LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

1er Août 1898. — N° 9

NOTRE CONCOURS PHOTO-SPORTIF :

Quelques-unes des épreuves envoyées par M. le vicomte Mce de Goss..., 1er prix.

1. DEVANT LE PARI MUTUEL; 2. A LA FRAICHE! 3. AU JARDIN D'ACCLIMATATION; 4. MLLE CLÉO DE MÉRODE; 5. A LA FÊTE DES FLEURS; 6. AU BOIS DE BOULOGNE.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ÉCHASSES ET ÉCHASSIERS

Quel est le sport qui n'a point sa vogue — à son moment — à l'heure psychologique, mystérieuse et incompréhensible où il plaît, sans savoir pourquoi ni comment ?

Le passage à Paris de Sylvain Dornon, le célèbre échassier landais, qui veut escalader à échasses la tour Eiffel, ne donnera-t-il point aux échasses leur heure? Tous nos confrères

POSE DE FILS TÉLÉGRAPHIQUES.

quotidiens ont parlé de leurs échassiers, parlons un peu des échasses.

Quel est d'ailleurs celui d'entre nous qui, gamin, n'a pas monté sur des échasses d'enfant, des échasses où le pied repose sur un butoir à 30 centimètres à peine du sol ? Eh bien ! il est des gens qui passent leur vie, ou presque, à environ 1m,50 au-dessus de leurs contemporains. Comme ce sont de braves gens, simples et droits, ils n'en affectent nulle hauteur.

Ils y auraient droit pourtant. Ils ont tout au moins droit à quelques notes.

On a dit que le sport n'avait point de patrie, et cela, sans nul doute, est vrai de tous les sports qui mettent aux prises les athlètes pour des exercices que nous accomplissons journellement.

Mais pour les sports dont la simple pratique, performances à part, constitue déjà un tour de force, il n'en est pas de même, et l'on voit mal par exemple des Lorrains ou des Bretons disputer une course d'échasses.

L'échasse, la grande échasse de 1m,50 à 1m,80 est l'outil de travail national du Landais. Le berger des Landes, et plus généralement tous les Landais, se servent, par nécessité, journellement de cet outil sur lequel un Parisien n'a nul besoin de se hisser pour arpenter les boulevards. Mais là-bas, dans un sol moitié sable fin, moitié marécages, il faut bien trotter à une certaine hauteur d'un sol sur lequel on ne peut poser le pied. De là l'échasse, les deux échasses et leur corollaire, le long bâton sur lequel on s'appuie pour rester immobile et pour sauter, et qu'on tient un peu comme un balancier dans la marche rapide pour prolonger l'action des deux bras devenus trop courts par rapport à ces pieds soudain allongés.

Le Landais n'est donc pas à proprement parler un bipède, mais un tripède, et, comme disait plaisamment Théophile Gautier, un Tarbais, presque un compatriote, tout Landais pourrait être un prophète et, comme feu la Sybille, vaticiner sur un trépied.

Aussi les courses d'échasses sont-elles aussi communes dans les Landes que les courses à pied partout ailleurs. Hommes et femmes, échassiers et échassières courent à qui mieux mieux. On en est même arrivé à établir des théories sur l'échasse,

SYLVAIN DORNON.

et il y a les partisans de l'échasse haute, qui fait un long pas, et de l'échasse courte, au pas plus petit: tout comme à bicyclette nous avons les apôtres de la grande et de la petite multiplication.

Seulement, à l'inverse des cyclistes, et, sans nul doute, parce qu'il n'y a point l'entraîneur auquel on colle, la grande échasse est l'échasse de vitesse, et la petite celle de fond.

Nous avons parlé des courses d'échasses; elles se font un peu partout, sans qu'on en parle; mais les grandes épreuves, les épreuves classiques, sont organisées par notre grand confrère quotidien du Sud-Ouest, *la Petite Gironde*, qui a pris la direction de toutes les importantes manifestations sportives de la région. Eclectisme d'autant plus louable, chez notre confrère politique, qu'il est moins imité par les grands journaux parisiens.

Ce fut *la Petite Gironde* qui, en 1892, réunit toutes les bonnes volontés, alla par sa publicité chercher jusqu'au fond de leur village les échassiers landais. La France et l'Europe venaient d'ailleurs d'être amusées par les exploits d'un échassier d'Arcachon, Sylvain Dornon, qui en cinquante-huit jours avait établi le record — déjà un record! — Paris-Moscou.

Donc tout fut préparé, lancé avec un soin merveilleux, et la liste des prix ainsi que l'itinéraire soigneusement établis.

La course comportait deux catégories : les échassiers et les échassières.

Pour les hommes, on fit choix d'un itinéraire assez long, mais merveilleusement choisi pour traverser tous les pays que nous pourrions appeler échassophiles : c'était le parcours Bordeaux-Bayonne-Biarritz et retour, soit 485 kilomètres.

Pour les femmes ce fut Bordeaux-Cérons et retour, soit 60 kilomètres.

Le fameux Sylvain Dornon, dont nous avons parlé, le roi des échassiers landais, surtout depuis son record, fut adjoint au jury et lui prêta le secours de son expérience pratique.

On décida sagement que la longueur des échasses serait facultative, et l'on autorisa en cours de route les changements d'échasses.

Qu'on se figure un instant le tour de force qu'allaient accomplir ces hommes de couvrir sur des morceaux de bois une distance presque égale à celle de Paris-Lyon !

Cette course — historique — commença le jour de l'Ascension 1892, et tout Bordeaux fut au départ, avenue Thiers. Les prix étaient d'ailleurs alléchants: 1 000 francs et une médaille d'argent au premier, 500 francs et une médaille au second, 250 francs et une médaille au troisième. Une quantité de médailles et de prix en nature, souliers, chapeaux, vêtements, bouteilles de liqueurs et caisses de vins fins avait été offerte par la plupart des négociants de Bordeaux.

La course passionna le Midi. On était d'ailleurs en pleine effervescence de sport, à la seconde année de Bordeaux-Paris. Plus de 2000 personnes suivirent la course, et entre autres de nombreux cyclistes, qui accompagnèrent les concurrents de contrôle en contrôle.

Et ce fut un sport original que la lutte de ces hommes à plusieurs pieds au-dessus du sol !

Le vainqueur fut Pierre Daycard, de Bilos, commune de Salles (département de la Gironde). Daycard, qui est resté avec Dornon le premier échassier landais, le Terront des échasses, couvrit la distance en 103 heures 36 minutes, c'est-à-dire en maintenant pendant près de cinq jours une moyenne de 4 kil. 938 mètres à l'heure, arrêts compris. Daycard finit d'ailleurs très fatigué et ne retrouva un peu de force que pour finir au milieu des hourrahs. C'est un grand gaillard, sec et bien musclé, beau type du Landais.

Derrière lui, s'engagea, pour la seconde place, une lutte passionnante entre Jean Lafont et Antoine Dugrand. Les deux échassiers, qui ne s'étaient pour ainsi dire pas quittés tout le long de la course finirent : Lafont en 108 heures 16 minutes; et Dugrand en 112 heures 30 minutes.

Derrière eux finit Rouméguoux, qui avait tenu la tête une partie de la course.

La course de femmes, non moins curieuse, quoique peut-être moins sportive n'en avait pas moins été disputée avec acharnement par les concurrentes.

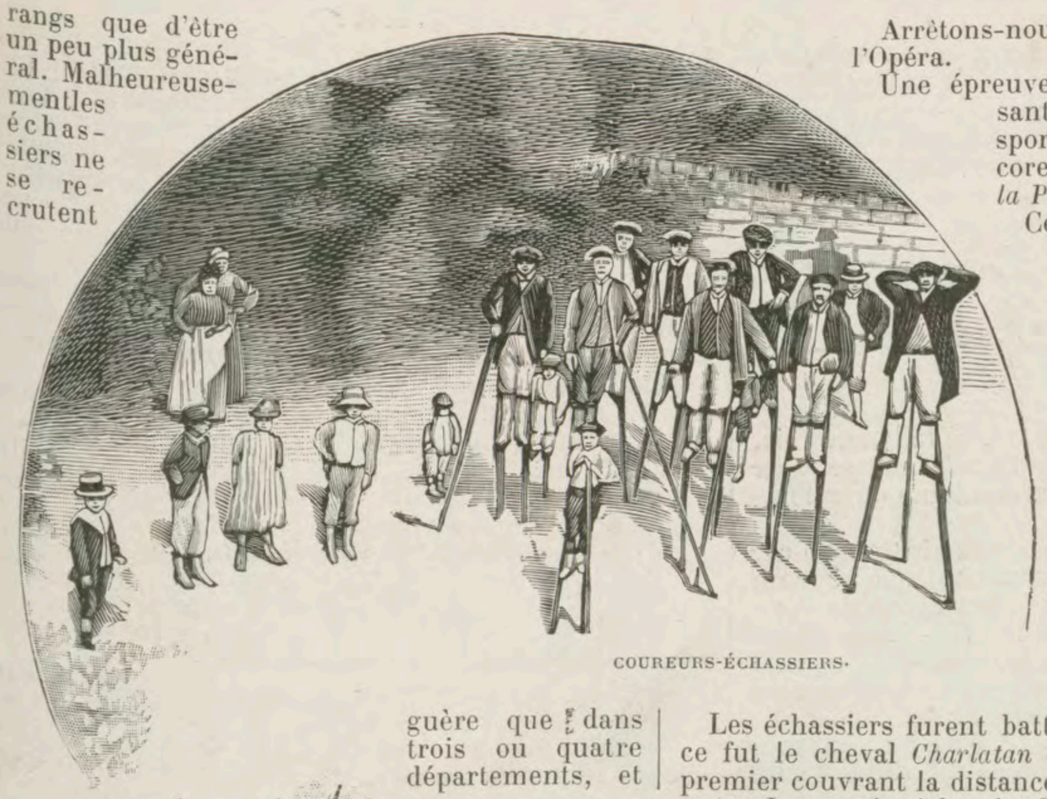
La première enlevait 100 francs, une forte somme pour le pays, et les suivantes 60 et 40 fr. Dix prix de 10 francs suivaient.

Ce fut Marie Pascal de Lantou, une vraie Landaise, qui fit la course en bonnet du pays, qui enleva l'épreuve. Derrière elle se classait Éline Bos, également de Lantou.

Un vrai succès pour le pays !

Désormais les courses d'échasses étaient lancées et avaient droit de cité en France. Le gros public commençait à s'y intéresser. Il ne manque peut-être à ce sport pour passer à l'un des premiers

UNE PROMENADE EN FAMILLE.



COUREURS-ÉCHASSIERS.

rangs que d'être un peu plus général. Malheureusement les échassiers ne se recrutent guère que dans trois ou quatre départements, et ce sport devait forcément rester un peu régional.

ACROBATIE.

Qu'il nous soit d'ailleurs permis de rectifier une erreur assez commune, en passant. On considère assez généralement l'échassier comme un berger landais. Il nous suffira de dire que Sylvain Dornon est un boulanger, tout comme Huret et Jacquelin.

Ce Sylvain Dornon, véritable gloire du pays, est d'ailleurs un type amusant en même temps qu'un athlète. Son projet de gravir la tour Eiffel en échasses n'est rien à côté du récit — en vers s'il vous plait — qu'il a fait lui-même de son voyage de Paris à Moscou.

C'est une véritable complainte, drôle au possible, et où la bonne humeur supplée à la bonne rime. Je n'en citerai point les dix-sept couplets. Contentons-nous de cette vue de l'Allemagne.

Durant vingt jours suis été sous la neige
Et cependant dans la ville je voyais des manèges
Aux fêtes qui se trouvaient sur mon passage
Les gens étaient vers moi en rage
Courraient après moi me jetaient des pierres;
Je puis vous dire que j'étais en colère;
Ils m'ont suivi jusque près de Lubard
Une vingtaine de grands gars.

Mais en revanche quel accueil en Russie.(Déjà!)

Je quitte Marienpol accompagné par les officiers,
Bien en avant et suis bien félicité.
Suis rejoint à Kownov par d'autres officiers
Qui avaient été envoyés me chercher.
Un piquet de soldats était prêt à m'attendre,
Au passage du Niémen pour me conduire au centre.
On m'accompagne chez M. le Gouverneur.
Où toute le monde me suit en chœur.
Reçu à Moscou au milieu d'une foule enthousiaste;
Un piquet de Police, foule m'accompagnent, mais les Exposants me réclament.
Velos, équipages de toutes sortes font le tour de l'Exposition,
Et à la porte d'honneur je descends au milieu du peloton
Qui m'accompagne jusqu'à l'hôtel où je descends.
Suivi par la foule et le monde qui m'attend,
Suis aussitôt livré aux reporters de la Presse
Qui tous à me voir à me parler se presse.

Arrêtons-nous ici, comme on dit à l'Opéra.

Une épreuve non moins intéressante au point de vue du sport des échasses fut encore organisée en 1893 par *la Petite Gironde*.

Ce fut la course Bordeaux-Montauban et retour, soit 350 kilomètres.

L'originalité fut de mettre en ligne trois genres de locomotion qui pouvaient lutter à peu près à armes égales : les chevaux, les hommes à pied, et les échassiers.

La course en mettait en ligne neuf, trois chevaux, trois échassiers, et trois coureurs à pied.

Les échassiers furent battus en vitesse puisque ce fut le cheval *Charlatan* qui arriva finalement premier couvrant la distance en 62 heures 37 minutes. Le premier échassier finit second à une demi-heure à peine du cheval. C'était Fauconneau. L'échassier Dubet (un des concurrents de 1892) et l'échassier Desamaud enlevèrent la troisième et la quatrième place. Et le premier coureur à pied, le fameux Dufour, de Rouen, ne finit que cinquième, en 108 heures.

Mais comme ensemble, et c'était le but de la course, les échassiers enlevèrent de loin l'épreuve puisque leurs trois coureurs partis finirent 2e, 3e et 4e, soit avec un total de 9 points. Un seul cheval, le premier, finit, ce qui donna aux chevaux le total de $1 + 9 + 9 = 19$ points et deux coureurs à pied termineront ce qui donna aux pedestrions $5 + 6 + 9 = 20$ points.

Les échassiers triomphèrent donc, et facilement, montrant, avec les qualités de leur outil national, les qualités propres de la race landaise : un indomptable courage et une sauvage énergie.

Terminons par un souhait.

Puisse ce sport si pittoresque s'acclimater et se développer en France.

Que cherchons-nous au fond de tout sport? N'est-ce pas l'énergie et la vaillance, où qu'elles soient placées? Et ce sport a l'avantage de nous les faire voir sous un aspect agréable et charmant.

le fameux échassier landais Sylvain Dornon, d'Arcachon, vient de débarquer à Paris. Dès son arrivée dans la capitale il est venu nous rendre visite dans nos bureaux et nous faire part de son projet d'escalader avec ses échasses les trois cents mètres de la tour Eiffel. Voilà qui n'est pas banal ! Mais Sylvain Dornon, qui est un garçon intelligent et courageux, a bien d'autres idéesn on moins intéressantes. Son désir en effet serait d'organiser avec le concours de sportsmen que le sport des échasses intéresse, des courses sur route et sur n'importe quelle distance. Plusieurs de ses compatriotes se joindraient volontiers à lui pour faire également des exhibitions en public, et vulgariser ainsi à Paris et le nord de la France un sport depuis longtemps en honneur dans le midi, mais que les parisiens ignorent presque totalement.

Avouez que la proposition de Sylvain Dornon mérite d'être prise en considération, et dès aujourd'hui nous nous ferons volontiers un plaisir d'être l'intermédiaire entre les intéressés et le roi des échassiers pour mener à bonne fin et mettre à exécution les projets de Sylvain Dornon.

GEORGES PRADE.

BERGERS LANDAIS.

Viennent des courses d'échasses, et longtemps nous rêverons de ces longues jambes cheminant sur la route et du Landais pensif, à la physionomie simple et primitive qui s'en va, les yeux fermés, pour revoir l'agreste et sauvage pays où il promena jeune encore, ses longs pas par-dessus les marais et les bruyères, dans l'odeur des pins qui grise.

Comme nous le disons au début de cet article,

Villégiatures

Nous enverrons à ceux de nos lecteurs qui nous en feront la demande les numéros dont ils auront besoin pendant les vacances. Joindre autant de fois 25 cent. que l'on désire de numéros.

SPORT & PIGEONS.

Le monsieur qui, depuis un demi-siècle, a lu son journal « depuis la première jusqu'à la dernière ligne » doit avoir remarqué les petits changements — petits, en apparence — apportés par les journaux dans la façon de faire valoir leur service de renseignements.

Au début, du temps des diligences, sous le titre de l'article à sensation, on disait ces simples mots : *par lettre spéciale*. Quelques années plus tard, cette mention modeste fut remplacée par celle-ci : *par dépêche*. Puis, la dépêche ne tarda pas à ne plus suffire aux ambitions journalistiques, et la dépêche, à la portée de tout le monde, se transforma bientôt en *téléphone*, accessible seulement aux bourses bien garnies.

Aujourd'hui, le *fil spécial* semble déjà rococo, et nous avons, dans les journaux dont le devoir est d'être rapidement informés, tels par exemple les *Résultats complets des courses* et autres feuilles de sport, ces deux mots nouveaux : *par pigeons*.

Par pigeons !

Quoi, les pigeons ne peuvent donc plus « vivre d'amour tendre », comme au temps du bon La Fontaine, et ils n'ont même plus le temps de « s'ennuyer au logis » ?

Hélas non !

Par exemple ils ont encore à leur disposition les « voyages en lointain pays ». Demandez plutôt à la Compagnie Générale Transatlantique, qui se propose tout simplement d'établir un service régulier de pigeons utilisables pour les dépêches particulières des passagers et des capitaines des navires, dans le cas où ils auraient besoin de secours.

La colombophilie n'est donc pas un vain mot. Les directeurs de journaux l'ont compris et c'est grâce à ces doux volatiles que vous pourrez savoir quelques minutes après la course du Grand Prix si votre louis, ou votre pièce de cent sous, avait été bien ou mal placé. Rapidité que l'on maudit ou que l'on bénit, suivant les cas !

Le colombier d'un journal est donc aujourd'hui un endroit aussi important que la salle de rédaction ou le bureau des annonces. Voici *la Presse*, par exemple. *La Presse* est un journal du soir qui paraît à 7 h. Il donne, une heure après, la dernière épreuve de Longchamp ou du Vélodrome, le compte rendu complet et *détaillé* de la réunion. C'est là un tour de force que l'habitude nous empêche seule d'admirer.

Songez, en effet, quelle somme de travaux divers représente ce compte rendu, que vous lisez hâtivement pour un sou ! En voulez-vous un aperçu ? Voici :

C'est d'abord le préposé au pigeonnier qui, vers une heure de l'après-midi doit faire un choix de ses pigeons les mieux portants et les glisser dans un panier en osier que le cycliste du journal vient aussitôt chercher. Ce dernier fixe le panier sur son dos et le voilà qui file *dare-dare* vers le vélodrome.

Dès son arrivée, le reporter, qui l'attend, lui donne le commencement de la *copie* (l'article). Le morceau de papier est roulé comme une cigarette : on l'introduit dans un cure-dent, qui est lui-même glissé dans une plume du pigeon. Cette opération recommence après chaque course, et les pigeons sont aussitôt lâchés.

Après avoir cherché leur orientation pendant de courts instants, ils filent tout à coup quand ils ont trouvé la bonne voie, et ils ne tardent pas à venir se poser sur le toit, aux alentours du colombier.

Je dis bien « aux alentours » car il arrive fréquemment, que pour un motif plus ou moins avouable — on n'est pas de bois ! — messire pigeon s'amuse à contempler le paysage, au lieu de rentrer *in domo sua*. Il faut voir alors l'anxiété du secrétaire de la rédaction, qui attend la *copie* avec d'autant plus d'impatience que le moindre retard peut faire manquer la vente par suite de l'avance d'un journal concurrent. Cette anxiété est d'autant plus douloureuse qu'on doit la dissimuler et s'abstenir de toute démonstration à l'égard du messager, que le moindre geste ou le moindre appel effaroucherait. Il faut donc attendre que sa belle humeur le pousse à venir se rendre compte s'il n'y a rien de nouveau à la maison.

Aussitôt rentré, il est *cueilli*, et ce n'est pas long ! Deux mains habiles le saisissent aussitôt ; le cure-dent documentaire est aussitôt extirpé, le précieux papier qu'il contient déplié et donné immédiatement à la *composition*.

Une demi-heure après, le journal est mis en pages, on le descend au *clichage*, on met les *formes* sur les *rotatives* qui se mettent à rouler avec un bruit de tonnerre.

Les camelots sont là, qui guettent le *papier* encore humide d'encre d'imprimerie et, par paquets de cinquante ou de cent, les « dernières nouvelles » sont portées, au galop, dans tous les coins de Paris.

Voilà comment il se fait que l'on peut lire le compte rendu du match Morin-Jacquelin en

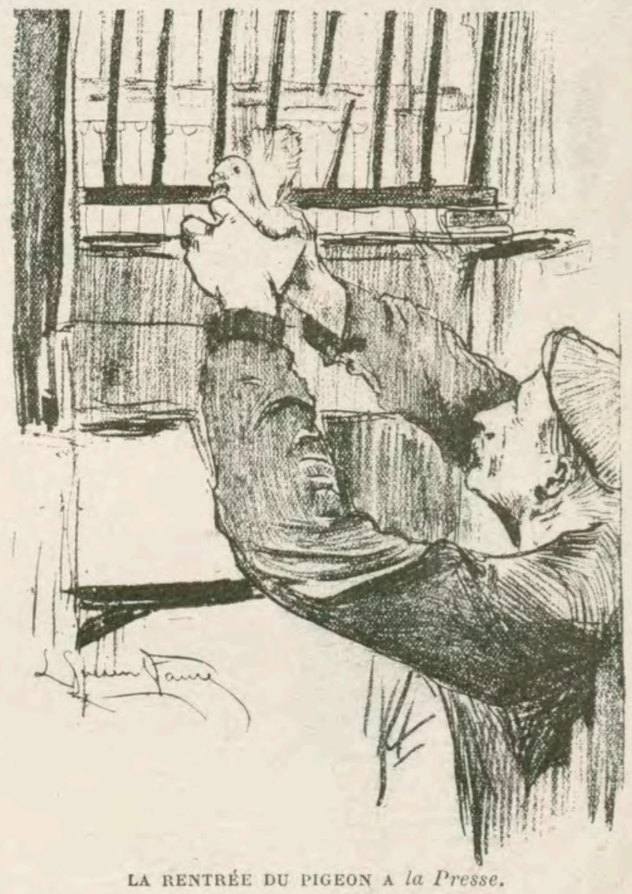
UN LACHER DE PIGEONS EN MER.

descendant du train qui nous ramène du vélodrome. N'est-ce pas là un record comme un autre ? *La Presse*, qui l'établit chaque jour, n'en est pas plus fière pour cela. Mais le plus curieux de tout cela, c'est la régularité des petits messagers ailés. Le sympathique rédacteur en chef de *la Presse*, M. Léon Bailby, nous assurait qu'il ne s'en perdait pas six dans l'année. Or, avec deux douzaines de pigeons, il peut assurer pendant douze mois, chaque jour, le service des hippodromes et des vélodromes.

* * *

On comprend que, devant ces résultats, on tâche de faire rendre à la colombophilie tout ce qu'elle peut donner. Les lâchers de pigeons voyageurs en mer sont surtout à l'ordre du jour.

C'est surtout à l'étranger, en Allemagne et en Italie, assure mon confrère Paul Méguin, que le plus



LA RENTRÉE DU PIGEON A *la Presse*.

grand développement a été donné à ce genre d'expériences.

Guillaume II, en personne, est le président de la fédération des Sociétés colombophiles d'Allemagne, qui ont établi, à leurs frais, avec une subvention de 50 000 marks, des colombiers maritimes dans les ports de Kœnigsberg, Dantzig, Stettin, Stralsund, Stade, etc.

La Russie, pour ses relations entre les ports de la Baltique, ne se sert que de pigeons voyageurs.

En France, il y a deux ans, un grand concours de pigeons voyageurs a eu lieu à Saint-Nazaire.

Ce n'est qu'à la suite des résultats obtenus par ce concours que la Compagnie Générale Transatlantique s'est décidée à faire ses premières expériences, aujourd'hui confirmées par les voyages de la *Bourgogne* et de la *Bretagne*.

Le but de la Compagnie transatlantique est d'établir un service régulier avec deux postes de colombiers, l'un au Havre, l'autre à New-York, utilisables et pour la transmission des dépêches particulières des passagers et, de même, en cas d'avaries en route ou de rencontres de navires désemparés, comme cela s'est produit récemment pour la *Bothnia*, lors du dernier voyage de la *Bretagne*.

Pour les dépêches particulières, voici comment l'on compte procéder :

Un transatlantique quittant New-York, par exemple, emportera un panier de pigeons américains. Au retour du Havre, à 4 ou 500 kilomètres de New-York, on les lâchera, et, en raison de la rapidité de leur vol, les voyageurs ailés franchiront en quelques heures le trajet restant à accomplir, apportant ainsi très vite l'annonce de l'arrivée du navire aux parents des passagers et aux agents de la Compagnie.

Depuis longtemps, déjà, l'Amérique se préoccupe de la question de la traversée de l'Atlantique par pigeons voyageurs.

En 1845, un pigeon blessé et exténué tombait à la station du Waux Hall, à Londres ; il portait une dépêche disant qu'il avait été expédié de l'île Ichabie avec deux autres au duc de Wellington.

La distance de l'île Ichabie à Londres est de 3 218 kilomètres.

D'autre part, en 1850, le 6 octobre, sir John Ross

lâchait à Assistance-Bay une paire de jeunes pigeons. Le 13 octobre, un de ces volatiles avait traversé l'Atlantique et arrivait à Ayrshire, où il

LE CYCLISTE DE *la Presse*, PORTEUR DE PIGEONS.

avait été élevé. La distance, cette fois, était de 3 300 kilomètres environ.

En Europe, les plus longs parcours accomplis ont été de Rome à Bruxelles, soit 1 440 kilomètres, et de Calvi (Corse) à Bruxelles, soit plus de 1 000 kilomètres, y compris la traversée de la Méditerranée.

La vitesse moyenne des pigeons voyageurs est de 1 000 mètres à la minute pour des trajets de 5 à 600 kilomètres et par des temps clairs. Elle tombe à 6 ou 700 mètres par les temps brumeux.

En mer, la vitesse est un peu moindre, et, pour les pigeons destinés à une traversée, on choisit des oiseaux très résistants ; il leur faut, ainsi que l'a reconnu la Compagnie Transatlantique, un entrainement spécial.

Aussi les pigeons qui avaient été emportés par l'explorateur Andrée, sans avoir, au préalable, cet entrainement, n'ont-ils pu rejoindre leur colombier.

Un semblable dressage ne s'obtient pas en quelques semaines.

Lente et difficile en est la préparation.

(Phot. H. Mackenstein.)

UN LACHER DE PIGEONS VOYAGEURS.

Dès que le pigeonneau est en âge de voler, on l'habitue petit à petit à voleter autour de son colombier en le portant à des distances variant de 20 à 50 mètres.

Son instinct le conduirait à revenir là où il trouve la nourriture, mais, en outre, l'expérience a démontré que le sel avait, à l'égard du pigeon, une attirance spéciale, et c'est pourquoi, dans les colombiers, on installe une queue de sardine salée ou un bloc de sel et de sable mélangés.

L'oiseau, une fois habitué à rentrer en son logis, est lâché à une certaine distance en mer, distance graduellement augmentée ; chaque voyage, chaque rentrée au colombier lui valent un temps de repos proportionné à l'espace parcouru.

On arrive, par ce moyen, à utiliser véritablement le pigeon dès l'âge de huit mois, et il peut rendre jusqu'à trois ans de bons services.

Reste une question. Combien de dépêches ce messager est-il capable de porter?

Grâce aux nouvelles découvertes photographiques et au progrès de la cryptographie, un seul pigeon se chargera d'un message équivalant au contenu d'une grande feuille parisienne.

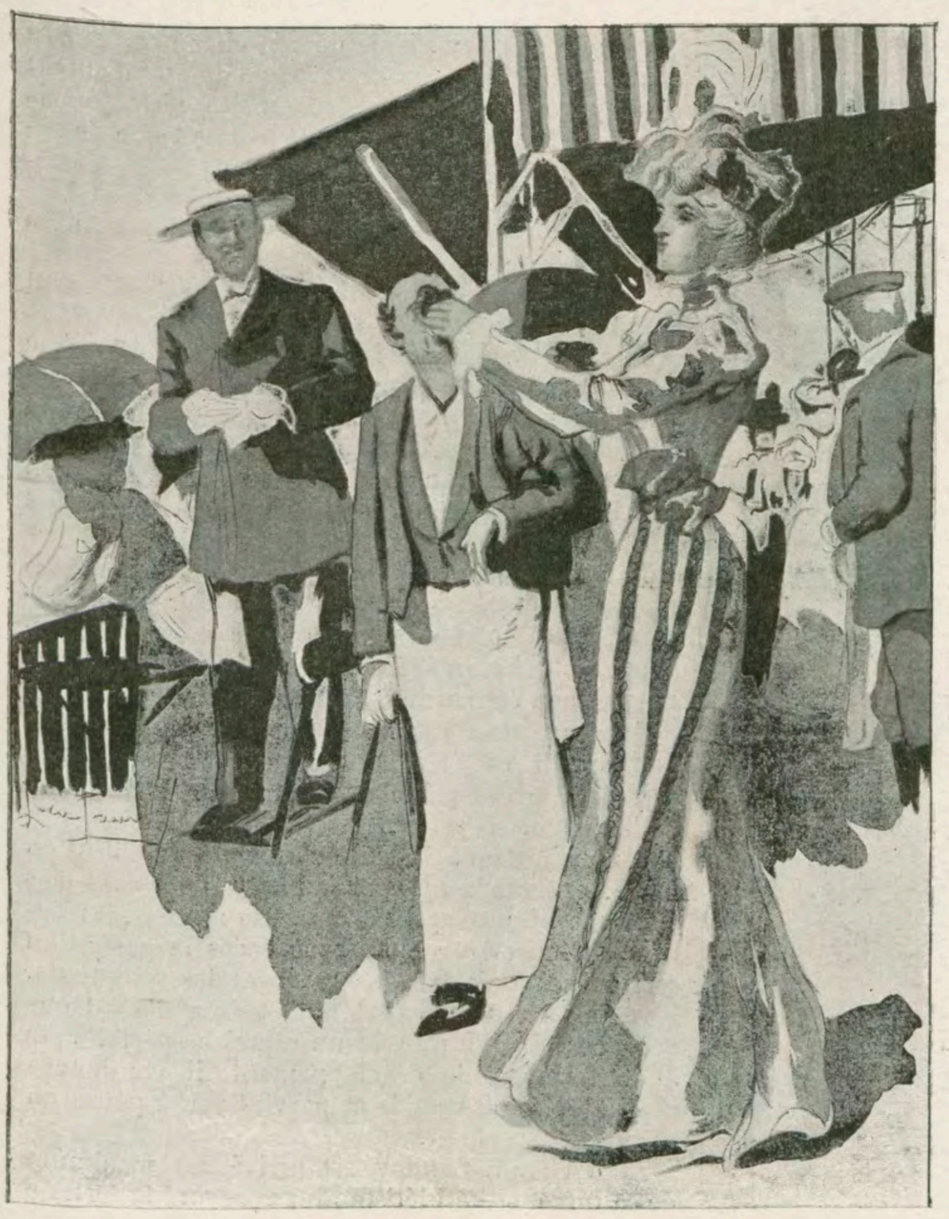
Ecrite ou photographiée sur une feuille de papier pelure, la dépêche est roulée dans une plume d'oie fermée aux deux extrémités et fixée à l'une des grandes plumes de la queue du pigeon, au moyen d'un fil de soie ciré.

Encore convient-il de savoir choisir les plumes en question, surtout à l'époque de la mue, pour qu'elles ne se détachent point en route avec le message qu'elles transportent.

En dehors du plomb, le pigeon voyageur n'a guère qu'un ennemi : l'oiseau de proie, et encore de ce dernier l'ingéniosité des colombophiles a-t-elle triomphé : sur le dos du pigeon, on fixe un sifflet en aluminium qui, durant le vol, accomplit son office et éloigne ainsi faucons, éperviers et autres rapaces.

Gageons que, dans un avenir plus ou moins rapproché, nous aurons aussi des pigeons à musique!

PIERRE LAFITTE.



LE LACHER DES PIGEONS AU VÉLODROME.

Nos Concours bi-mensuels

CONCOURS N° 2.

(*Photographie.*)

Le jury qui a décidé du sort de ceux de nos lecteurs qui avaient bien voulu répondre à notre appel, s'est réuni dans nos bureaux le samedi 2 juillet, à 10 heures et demie du matin. Exprimons d'abord notre gratitude à MM. Bucquet, président du Photo-Club ; Balagny, président de la Société d'études photographiques ; Jules Richard, l'ingénieur si distingué, et de Santa Maria, l'amateur bien connu, du concours précieux qu'il nous ont accordé. Leur goût très sûr, leur compétence pour ainsi dire officielle, leur grande habitude de ce genre de tournoi sont pour nos concurrents de sûrs garants de l'équité avec laquelle leurs envois ont été appréciés. Le jury a eu à examiner un grand nombre d'envois, et sa tâche n'a été rien moins qu'aisée ; car tous nos correspondants avaient rivalisé de science photographique et aussi d'à-propos. On sait, en effet, qu'il s'agissait de grouper une série de photographies relatives aux sports, ce qui limitait forcément le champ d'action des concurrents.

Après une discussion qui n'a pas duré moins de deux heures, le jury a distribué les récompenses de la façon qui suit :

1er prix (une bicyclette *Kymris*) à M. de Goss..., qui désire garder l'anonyme. M. de Goss..., de Paris, nous avait adressé une série d'instantanés, soigneusement agrandis, de la vie sportive, au bois de Boulogne, aux courses, et au vélodrome. Son envoi est d'une homogénéité parfaite et lui fait le plus grand honneur.

2me prix (un appareil photographique-vérascope Jules Richard) à M. X..., militaire actuellement au service et qui n'a oublié que de nous donner son nom et son adresse. Nous le prions de vouloir bien réparer cette omission. Ses dix marines sont d'une finesse et d'un charme bien particulier.

3me prix (un fusil) à M. Gaston Nollet, 11, rue Saint-Augustin à Paris. Sept épreuves plus réussies les unes que les autres, notamment une pêche dans les marais, qui est une petite merveille.

4me prix (un tennis) à M. Vital Bayle, professeur à l'école professionnelle pratique d'industrie, 4, rue César-Bertholon à Saint- tienne. L'envoi de M. Vital Bayle est la reproduction vibrante d'intérêt de la fête de gymnastique qui a eu lieu dernièrement à Saint-Étienne.

5me *prix* (50 fr. en espèces) à M. X..., dont le nom a été égaré. Dix envois sur la course Marseille-Nice, le vélodrome, l'hippodrome et les régates de Marseille. Nous prions M. X... de nous faire connaître ses nom et adresse.

6me *prix* (50 fr. en espèces) à M. Léonce Imbert, 5, Square Bourse à Marseille. Très jolis instantanés de courses et deux remarquables marines qui ont longtemps arrêté le jury.

Comme on le voit, le jury a partagé en deux le 5me prix et fait six lauréats au lieu de cinq. Les vainqueurs pourront se présenter à nos bureaux tous les jours de 9 heures à 11 heures du matin pour retirer leurs prix.

Parmi les autres envois les plus remarqués, citons encore ceux de MM. *J. Ludo* ; *Suzanne Renaud*, à Bihorel-lès-Rouen ; *A. Dupont*, à Saint-Mont ; *Pierre Berthelier*, à Paris ; *Maurice Harmand*, à Paris ; *Louis Schill*, à Paris ; *Gabriel Descombes*, à Péronne ; *Léon Bonte*, à Roubaix ; *Jean Méline*, à Lyon ; *Jean Sardou*, à Paris ; *Crillon*, à Marseille ; *Maurice Dereix*, à Angoulême ; *Eugène Samat*, à Marseille ; *Madame Vve Stéphane Levy*, à Spa ; *Amédée Massardo*, à Spa ; *Jules Larocque*, à Paris ; *Georges Richez*, à Calais ; *Maurice Chevalier*, à Paris ; *J. Regneau*, à Paris ; *E. Lapotre*, à Calais ; *Louis Bunel*, à Rennes ; *Harold Emanuel*, à Paris ; *Défendent Martin*, à Marseille ; *Charles Boone*, à Gand ; *P. Renaud*, à Bihorel-lès-Rouen ; *Edmond Borde*, à Paris ; *Conrad Nezot*, à Versailles ; *Eugène Truffert*, à Paris ; *Veni-Vidi-Amavi* ; *André Leroy-Oulmann*, à Paris.

Inutile d'ajouter que nous tenons les envois des concurrents à leur disposition et que nous les remercions encore une fois de leur empressement.

D'ores et déjà nous pouvons annoncer pour l'année prochaine un nouveau grand concours de photographie sur des bases aussi neuves qu'originales.

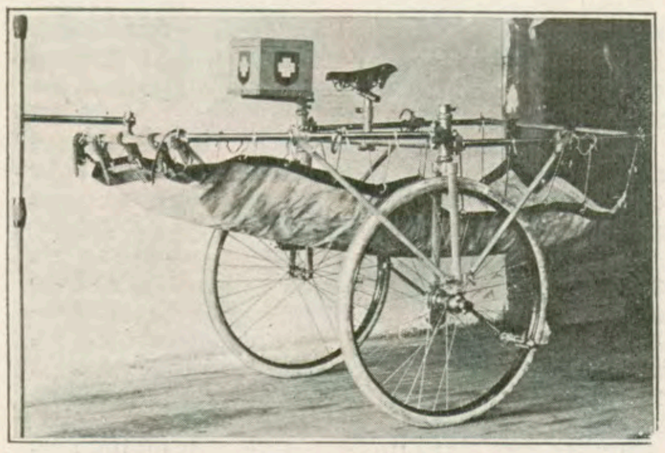
(Phot. Beau.)

BOUHOURS, CHAMPION DE FRANCE. (Voir p. 110.)

CONCOURS N° 7.

(*Curiosité.*)

Le sujet de notre concours n° 7 était le suivant :
Dire d'où vient cette expression: RAMASSER UNE PELLE.



LE VÉLO-BRANCARD DÉPLOYÉ. (Voir page 109.)

Voici, de toutes les réponses que nous avons reçues, celle qui nous a semblé la plus vraisemblable :

« Dans cette locution le mot *pelle* n'a aucune analogie avec la pelle, outil. Il vient du latin *pellem*, peau, qui, dans l'ancien français, s'écrivait *pel*. A l'origine on devait dire ramasser sa *pel*, ce qui revient à dire se relever. Puis l'expression s'est vulgarisée et, en même temps, l'adjectif *sa* s'est remplacé par l'adjectif indéfini *une*, puis enfin, dans le français moderne, on a oublié l'étymologie, le mot *pel* n'étant plus employé, et l'on a écrit : ramasser une *pelle*, comme si ce mot pouvait rentrer dans cette expression, par son sens. »

L'auteur de cette réponse est :

M. GILBERT SOUCHIER,

élève au lycée de Roanne, 65, rue Saint-Jean, à Roanne.

Nous envoyons

CINQUANTE FRANCS

à M. Gilbert Souchier.

Les quatre concurrents suivants sont qualifiés pour le concours d'honneur qui aura lieu à la fin de l'année :

MM. *G. de Bellay de Coneville*, 126, boulevard Pereire, Paris ; *Paul Tissandier*, 50, rue de Châteaudun, Paris ; *G. Dasies-Dufaur*, à Saint-Mont, par Riscle (Gers) ; *Éjan Tojill*, place Édouard-Normand, 5, à Nantes.

Voici les noms des autres concurrents, dont les réponses ont été le plus longuement examinées :

MM. Eugène Robinet (Paris), Charles Ratié (Moissac), Alfred Bissières (Agen), E. Monchau (Nancy), E. R. M., Félix Deitte (Pierrefitte), E. Pujol (Raincy), A. Jarimau (Vire), Paul Vandamme (Paris), Ducasse (Libourne), Fernand Dupoux (Avignon), Adrien Muller (Toulon), A. Boisard (Paris), Louis Corion (Calais), Abel Bataille (Arbas), L. Henry (Nanterre), Louis Bazouls (Marseille), Maurice Desprez (Calvados), Paul Capdeville (Narbonne), Gaston Perin (Valenciennes), J. Martin (Caen), Julien Lhéritier (Paris), Marcel Huret (Paris), M. Piot (Lyon), Francisque Dumont (Tassin la Demi-Lune), André Cassagnau (Bordeaux), Georges Langlois (Flixecourt).

CONCOURS N° 8.

(*Variété.*)

Nous écrivons ci-dessous un certain nombre de lettres qui représentent une phrase. Il s'agit de reconstituer cette phrase. Pour aider nos lecteurs, nous leur indiquons également le nombre de mots formant cette phrase et le nombre de lettres de chacun de ces mots en écrivant cette phrase de telle façon que toutes les lettres sont remplacées par des points.

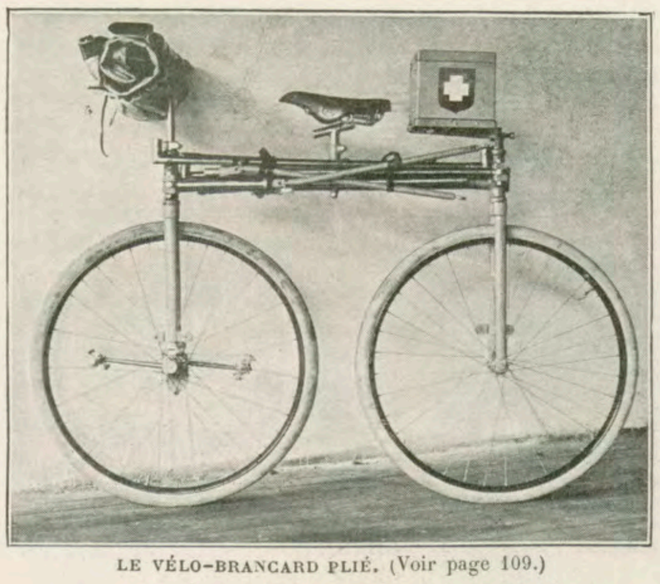
La phrase a 12 mots et un nombre.

Elle s'écrit de la façon suivante :

....
... .
....

Voici les lettres employées :

N.H.S.D.V.X.U.M.M.N.R.Q.A.N.O.S.U.A.E.D.O.E.T.E.G.5.O.E.P.M.E.X.O.E.S.U.N.O.2.E.R.T.U.E.O.U.I.R.A.O.E.R.E.P.E.L.A.S.A.S.S.E.R.I.O.N.C.S.E.T.T.U.C.M.N.E.L.E.L.E.



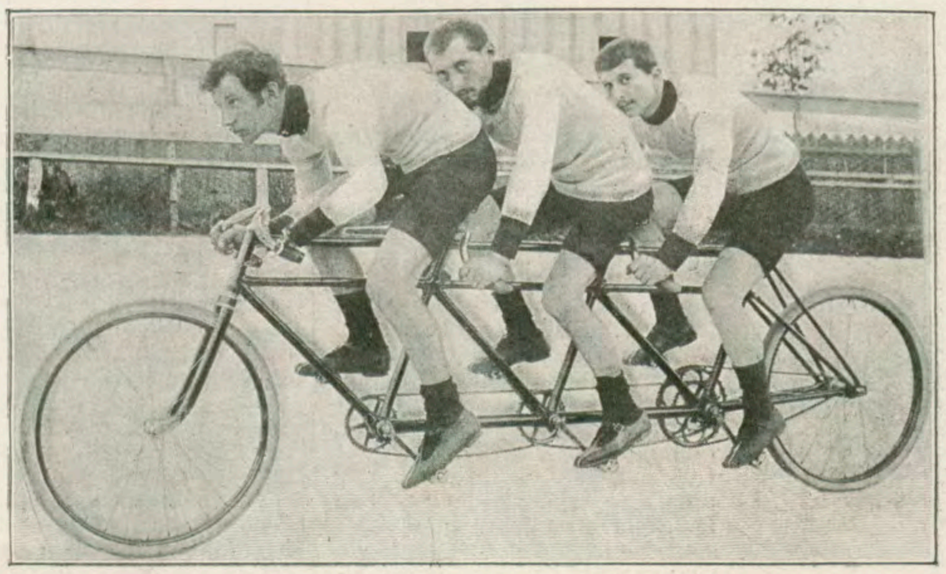
LE VÉLO-BRANCARD PLIÉ. (Voir page 109.)

Le premier lecteur du département de la Seine qui reconstituera la phrase recevra :

VINGT-CINQ FRANCS EN ESPÈCES

Il en sera de même pour le premier lecteur des départements.

LA DIRECTION.



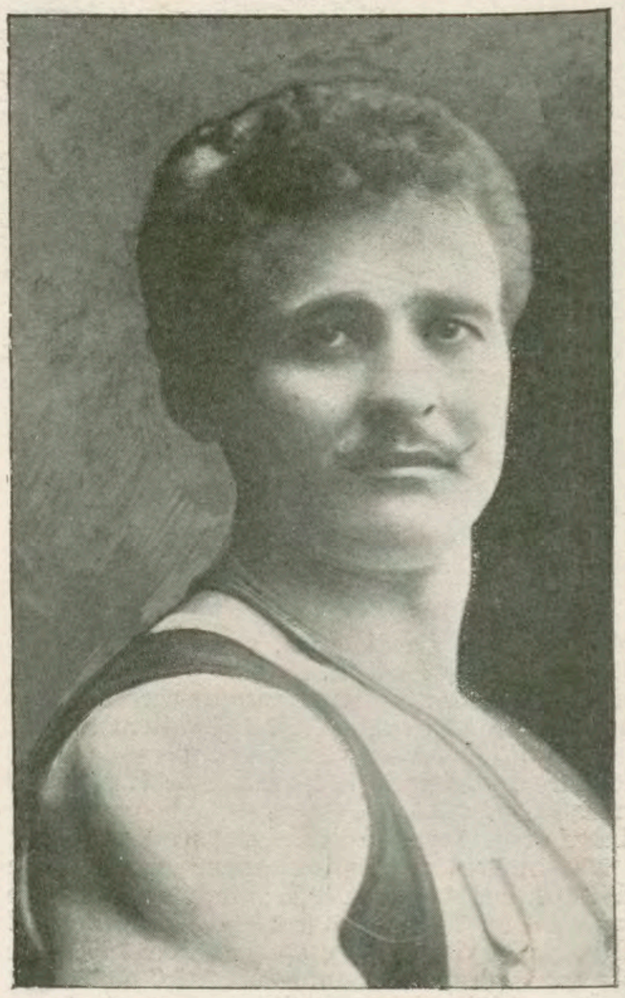
UNE TRIPLETTE CONDUITE PAR UN MANCHOT. (Voir page 109.)

SANDOW

A notre époque, où les sports, en général, ont acquis la faveur du public, toutes les manifestations de l'endurance et de la vigueur physique ont de nombreux admirateurs.

Les athlètes sont les rois du jour, et nous pouvons intéresser nos lecteurs en leur parlant d'un des plus fameux d'entre eux, de Sandow.

Il n'est pas de personnes ayant pratiqué peu ou prou les sports athlétiques, qui n'aient entendu



SANDOW.

parler de Sandow. Mais on n'a chez nous sur sa personnalité que des renseignements d'autant plus vagues, que l'illustre athlète n'est jamais venu en France, où on ne le connaît que de réputation.

Sandow, le « champion leveur de poids et haltères » comme l'appellent les Anglais, est né à Kœnigsberg (Prusse), en 1867.

Naturalisé anglais, il habite actuellement Londres.

Si Sandow n'est pas incontestablement l'homme le plus fort du monde, car il a de terribles adversaires, il est néanmoins l'un des plus musclés, et l'un des plus beaux comme proportions. Très intelligent, Sandow a appliqué les ressources de son esprit et ses qualités d'observateur à l'étude du développement harmonieux du corps humain.

Par une suite de remarques et de déductions, il s'est composé une méthode d'entraînement raisonnée qu'il met en pratique sur sa propre personne. Il est arrivé ainsi à faire de son corps un magnifique échantillon de beauté plastique.

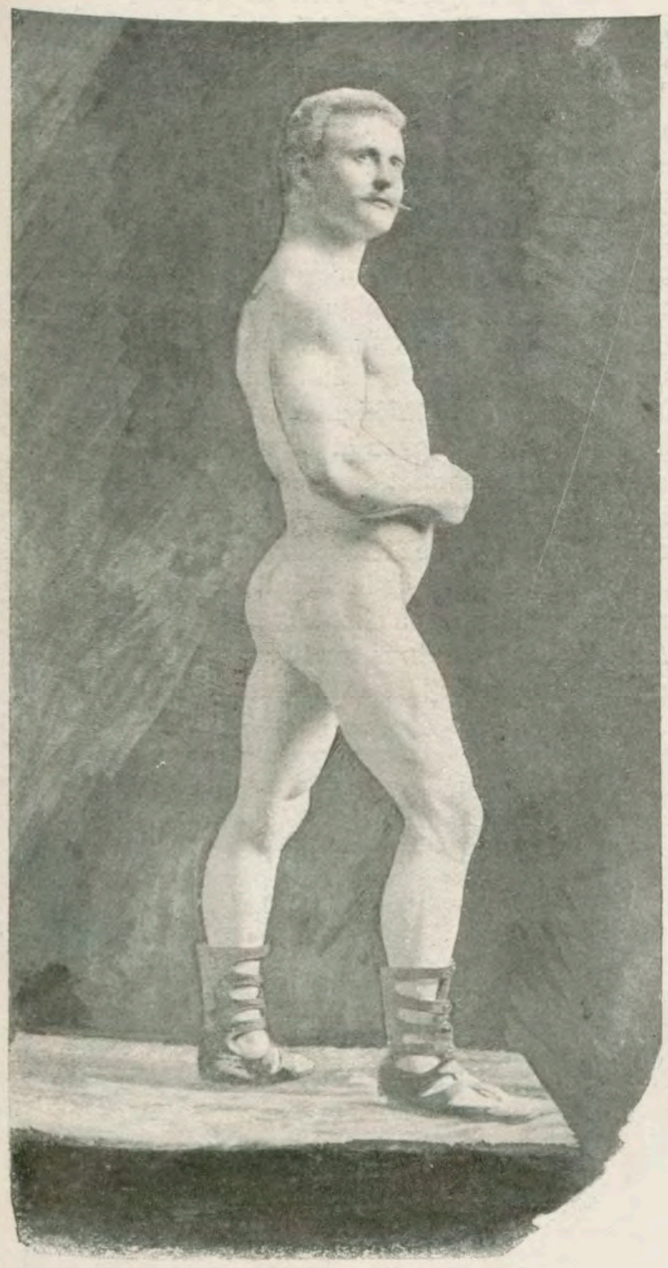
Sandow nous raconte lui-même, dans un livre qu'il a fait éditer à Londres, *The Sandow's book*, comment il se prit de passion pour la force et l'athlétisme.

Il nous dit qu'à la suite d'un voyage qu'il fit en Italie, enthousiasmé par la pureté de lignes des statues antiques qu'il vit dans des musées, il résolut de réaliser sur son propre corps la perfection qu'il remarquait dans les marbres des sculpteurs. Il se mit à étudier l'anatomie et s'ingénia à trouver pour chaque muscle un exercice spécial apte à en favoriser le développement. Il commença alors à faire des poids et parvint peu à peu à un résultat surprenant.

Aujourd'hui, Sandow est arrivé au maximum de sa force, et l'athlétisme lui a procuré la fortune et la réputation.

A titre de curiosité, nous donnons ci-dessous quelques-unes des mensurations de Sandow.

Taille.....	1m,75
Tour de biceps (contracté)...	0m,46
Avant-bras	0m,35 1/2
Tour de mollet.....	0m,45
Tour du buste.....	1m,26



L'ACADÉMIE DE SANDOW.

Depuis plusieurs années Sandow « travaille » dans différents music-hall de Londres. De temps à autre, il fait de sensationnelles tournées en Amérique.

Partout où il s'exhibe, il est payé de cachets fantastiques et pourrait, sur ce chapitre, le disputer à Little Tich, une célébrité londonienne d'un autre genre.

Le travail de Sandow diffère totalement de celui des professionnels que l'on voit ordinairement dans les cirques. Il débute par des poses plastiques avec projections lumineuses, fait des sauts périlleux avec des haltères de 25 kilos à chaque main, etc.

Son exercice favori est le *dévissé*, qui consiste à pousser un haltère sans secousse, de l'épaule au haut du bras pendant que le corps, après s'être fléchi du côté opposé au bras qui développe, se redresse lentement.

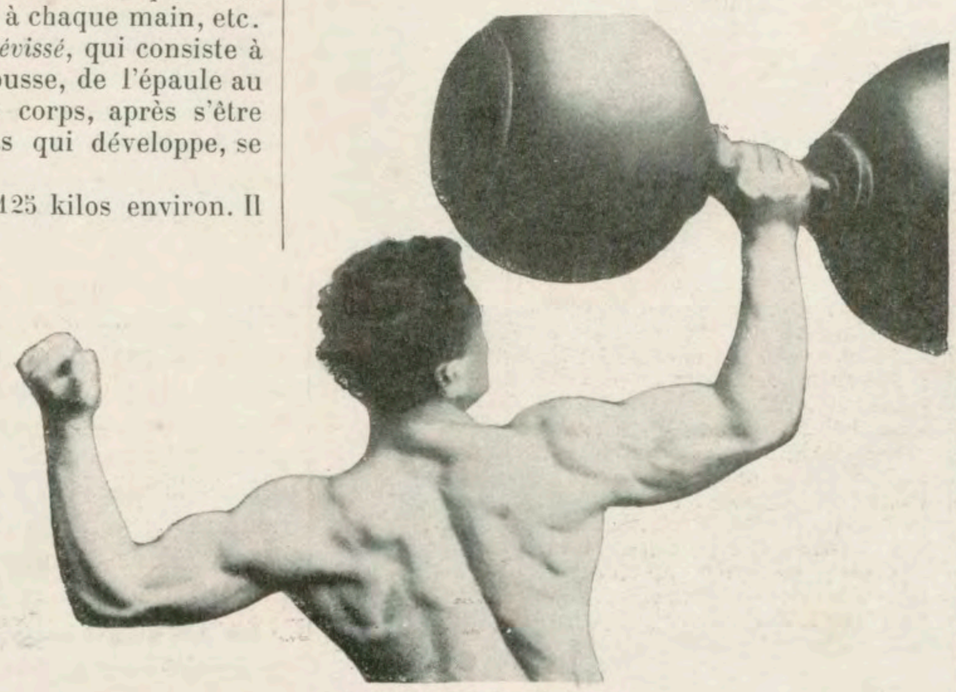
Sandow dévisse d'un bras 125 kilos environ. Il varie parfois cet exercice par « l'haltère humain », c'est-à-dire qu'il dévisse une barre terminée par deux boules creuses renfermant chacune un homme de poids moyen.

Cet exercice est exécuté par quelques athlètes professionnels, mais à deux bras en poussé.

En dépit de sa grande force, ajoutons, ce qui ne gâte rien, que Sandow est très doux de caractère. D'un abord affable, il est à Londres l'objet d'une très grande popularité.

Un peu exclusifs dans leur admiration pour l'athlète, les Anglais nient la qualité d'homme à quiconque n'est pas Sandow. Terminons en mentionnant les principaux rivaux de ce dernier. Citons tout d'abord les Français Appolon et Bornies, puis le Canadien Louis Cyr, le Luxembourgeois John Grünn, le Russe Moor-Zuamensky...

AJAX.



SANDOW LEVANT 125 KILOS.

Avis aux Collectionneurs

Nous ne saurions trop engager ceux de nos lecteurs qui n'auraient pas conservé tous les numéros de *la Vie au grand air* à nous demander au plus tôt les fascicules qui leur font défaut.

La collection de *la Vie au grand air* constituera, en effet, dans quelques années, un document d'une valeur inestimable; ce sera le plus fidèle et le plus artistique reflet de la vie sportive de la fin du siècle.

Nous tenons donc à la disposition de nos lecteurs les numéros qui leur manquent à raison de vingt-cinq centimes par exemplaire.

Nous profitons de cette occasion pour faire remarquer à nos lecteurs les nombreuses améliorations que nous avons apportées dans la publication de notre revue; elles ont dû être bien accueillies par tous si nous en jugeons par notre tirage qui monte très sensiblement à chaque numéro. Notre papier et nos illustrations, cependant si soignés, ont été encore transformés; chacune de nos photographies est retouchée par des artistes spéciaux qui lui donne l'allure artistique qui fait quelquefois défaut au simple cliché.

On pense bien que ces innovations constituent une forte augmentation de frais, mais nous ne pouvons regretter ces sacrifices devant l'accueil vraiment inespéré que nous a fait le public. Le meilleur remerciement qui puisse nous être adressé par nos lecteurs est de recommander la *Vie au grand air* à ceux de leurs amis qui font du sport et qui s'intéressent à la vie athlétique.

Avec le concours de tous, nous ferons de *la Vie au grand air* un « magazine » incritiquable que l'on pourra comparer, tant au point de vue de la modicité de son prix qu'au point de vue de la richesse de l'édition aux revues anglaises et américaines les plus justement réputées.

LA DIRECTION.

La Société Sportive de l'île de Puteaux

La merveilleuse fête de nuit que viennent de donner dans l'île de Puteaux le vicomte et la vicomtesse de Janzé a remis en vedette cette Société sportive de l'île de Puteaux, qui est bien le Club le plus aristocratiquement discret de la capitale. C'est donc le moment d'en dire quelques mots aux lecteurs de *la Vie au grand air*.

Vers 1885, le quai de Saint-James, à Neuilly — dans la partie qui va du pont de Neuilly à la grille du Bois de Boulogne — baptisée du nom de porte Saint-James, — était des plus fréquentés par les cyclistes. On s'y entraînait ferme et on y faisait

(Phot. Beau.)

UN COURS DE TENNIS A PUTEAUX.

courir quantité de courses en présence d'un petit nombre d'initiés. La vogue étonnante de la vélocipédie ayant amené la création de vélodromes, depuis longtemps le quai Saint-James est délaissé par les cyclistes; ils seraient du reste actuellement fort en peine d'y organiser leurs courses d'antan, car vers les cinq heures ce ne sont qu'équipages, victorias, cabs, charrettes anglaises, et aussi automobiles dernier cri — se dirigeant vers le pont de Neuilly.

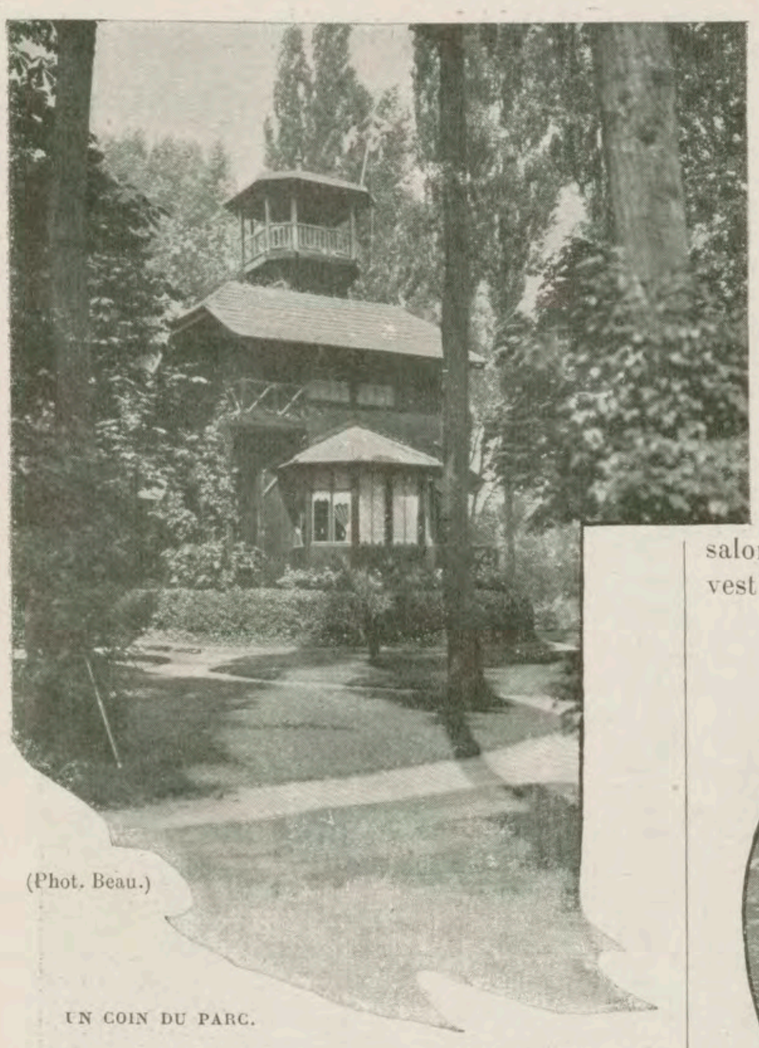
Tous s'arrêtent à quelques pas du pont, où de longues files de voitures attendent leurs propriétaires; c'est l'entrée de la Société de sports de l'île de Puteaux, le paradis des joueurs et des joueuses de lawn-tennis.

L'histoire du club est des plus suggestives; elle montre ce qu'un homme peut faire avec de la volonté en y joignant une compétence sportive indiscutable et de rares facultés d'organisateur.

La S. S. I. P. — les sportsmen ont coutume d'abrévier ainsi les titres parfois un peu longs de leurs sociétés — date de 1885; son fondateur fut le vicomte Léon de Janzé; c'est lui qui, encore aujourd'hui, préside à ses destinées et l'a amené à un degré de prospérité véritablement inouï.

Le lawn-tennis commençait à peine à être joué en France. M. de Janzé, en compagnie de deux de ses amis, MM. Kelly et de la Montagne, décidèrent de se mettre en commun pour établir dans l'île Rothschild un cour en asphalte et un petit chalet destiné à servir de vestiaire aux quelques fanatiques du jeu qui venaient journellement y faire leur partie.

L'année suivante, en 1886, M. de Janzé — encouragé par le succès obtenu — voulut faire mieux, et au début de l'année il constitua la Société sportive de l'île de Puteaux, réunit une vingtaine de mille francs, construisit un nouveau chalet et quatre cours. On était 250 membres. Le succès se continua, les joueurs devenant légion, et tous les



(Phot. Beau.)

UN COIN DU PARC.

ans un ou deux cours nouveaux furent établis.

En 1890, un club de rowing ayant jeté les yeux sur le terrain qu'occupait a S. S. I. P. pour y construire un garage, les fondateurs, qui tenaient à leur œuvre, constituèrent rapidement une société civile, qui acheta les terrains convoités pour la bagatelle de 200 000 francs et les loua à la S. S. I. P., qui est ainsi chez elle.

Il y a deux ans, le vicomte de Janzé, dans un rapport annuel, constatait que la S. S. I. P. comptait 800 membres dont 458 permanents et plus de 300 pratiquant assidûment le tennis, que les neuf cours du club étaient insuffisants et que des agrandissements, des améliorations s'imposaient.

Ce programme est aujourd'hui entièrement réalisé.

Du quai de Puteaux, le visiteur descend par un escalier peint aux couleurs du club, marengo et blanc, sur un ponton où se trouve installé un garage pour les bicyclettes. Quelques secondes d'attente, et un confortable bac à trolley mû par l'électricité lui fait rapidement franchir le bras de la Seine.

Le pied posé sur le rivage, l'enchantement commence. En face, à droite et à gauche, des cours de tennis en terre battue, construits selon les règles de l'art, enfermés de hauts treillis de fils de fer, dissimulés par la verdure d'arbustes et de plantes rares. Autour des pelouses vertes au gazon soigneusement tondu, des allées sablées, de-ci de-là, des corbeilles de fleurs. Les chênes, les trembles, les hauts peupliers dont le terrain est semé cachent sous un dôme de verdure la vue du club aux regards curieux et indiscrets des passants.

Le chalet, édifié en bois — il vient encore d'être agrandi récemment, — surélevé pour le mettre à l'abri des inondations qui souvent l'hiver se produisent, contient des salons, une salle pour le comité. Au premier, des vestiaires : d'un côté ceux réservés aux dames, de l'autre ceux des hommes. Ils sont aménagés avec le plus grand souci du confort des membres, qui ont à leur disposition salles de douche et cabinets de toilette. Des valets de chambre et des femmes de chambre sont attachés aux vestiaires.

(Phot. Beau.)

LE PASSAGE EN BAC.

Une vaste véranda en demi-cercle, souvent trop petite les soirs de galas, sert de salle à manger. De cinq à sept on y prend le thé et quelquefois on y danse aux sons entraînants d'un orchestre d'endiablés tziganes.

A chaque cour de tennis se trouve un abri d'où on peut suivre à l'ombre les péripéties des parties; tous ces abris sont reliés par le téléphone au chalet. Sans avoir à se déranger, les joueurs peuvent ainsi demander ce dont ils ont besoin.

L'installation sportive de la S. S. I. P. est complétée par un magnifique garage de bateaux qui en contient plus de 50, une vaste pelouse est réservée aux dames que le tennis ne séduit pas et qui préfèrent se livrer aux joies plus calmes du crocket.

Si beaucoup de membres de la S. S. I. P. ne s'y rendent que pour prendre le thé en un féerique décor, tout en suivant les parties de tennis et en admirant les jolies et coquettes toilettes des femmes du monde qui s'y donnent rendez-vous, il en est d'autres qui y vont pour jouer, rien que pour jouer. Le club compte quelques fines raquettes, et les couleurs de Puteaux furent souvent victorieuses dans les championnats de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques.

En 1891, MM. Desjoyau et Legrand furent vainqueurs du Championnat double; en 1892, MM. Havet et Diaz-Albertini triomphèrent, et l'année suivante ce fut le tour de MM. Schopfer et Goldsmith. M. Schopfer, membre de la S. S. I. P., fut, en 1892, champion de France en simple.

Avec ses 1 200 membres, ses 13 cours de tennis, la Société de sports de l'île de Puteaux est incontestablement le premier club de tennis français; même en Angleterre, rien ne peut lui être comparé. Tout l'honneur en revient à son président, le vicomte Léon de Janzé, qui, non content de s'être adonné corps et âme à son club, préside encore avec autorité le conseil de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques et prête avec la plus grande amabilité ses meilleurs cours pour y faire jouer quelques-uns des championnats que cette union organise annuellement.

(Phot. Beau.)

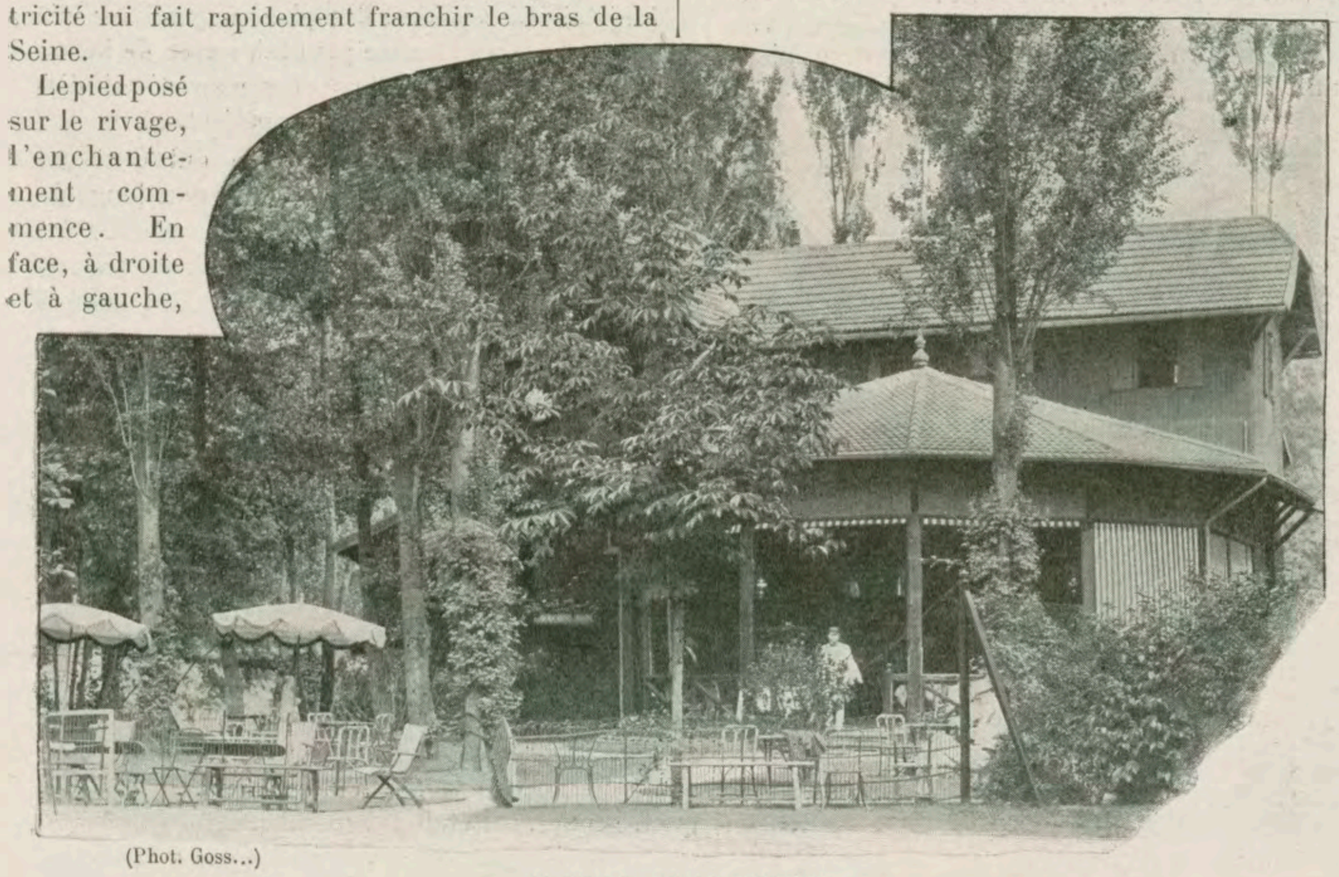
LE DÉBARQUEMENT.

La véritable saison de la Société sportive de l'île de Puteaux est celle qui va de mai à fin juillet. Au moment où paraîtra cet article, l'île aristocratique commencera à être moins mouvementée : la plupart des sociétaires mènent en effet la vie de château ou s'apprêtent à se rendre sur les plages à la mode.

Mais la plage où l'on retrouve le plus grand nombre de joueurs de tennis est certainement Etretat où se disputent annuellement des championnats (hommes et dames) fort importants.

La *Vie au grand air* en publiera du reste quelques instantanés dans un prochain numéro.

PAUL FIELD.



(Phot. Goss...)

LE CHALET, VU DE DERRIÈRE.

LA COURSE DES « VOITURES FRANÇAISES »

Les « Voitures françaises » ! Telle est l'appellation sous laquelle les populations de Belgique et de Hollande désignaient les véhicules automobiles lors de l'épreuve de Paris-Amsterdam-Paris. Et elle est bien faite pour chatouiller agréablement l'amour-propre de ceux de nos compatriotes qui prévoient l'avenir immense du nouveau mode de locomotion. Quand, plus tard, la traction mécanique aura complètement supplanté la traction musculaire, on se rappellera que, une fois de plus, une idée belle, une invention utile sont parties de France. Pourvu que l'administration, par ses exigences absurdes, nous laisse en plus du profit moral un bénéfice matériel ! Actuellement, cette industrie des automobiles est considérée partout, aussi bien en Angleterre qu'aux États-Unis, comme une industrie purement française. Je me rappelle, pour ma part, le plaisir patriotique que j'éprouvai cet hiver, à Nice, à la vue du fils d'Albion pilotant des tricycles à pétrole. Et, pour la première fois, depuis tantôt cinquante ans, une mécanique française a passé la Manche.

Mais, revenons à la course. Sa difficile organisation, les prodiges qu'il a fallu faire pour aplanir tous les obstacles administratifs et de terrain, prouvent que l'initiative est une vertu qui n'a pas entièrement abandonné notre race.

Combien auraient été arrêtés par les formalités douanières à remplir pour laisser franchir aux concurrents les quatre douanes frontières de la France, de la Belgique, de la Hollande et du Luxembourg !

Et ce passage du Wahal — un bras du Rhin de 126 mètres de large — qu'il a fallu faire traverser aux soixante véhicules sur un bac à vapeur.

Et ces règlements de toutes sortes au travers desquels il a fallu passer ! Et ces deux « lapins posés » à deux fonctionnaires grincheux, afin de pouvoir quitter la capitale et le territoire du département de la Seine avant d'être arrêté par la police, qui se fait la servante de simples ronds de cuir.

En vérité, tout cela fait grand honneur à la commission de l'Automobile-Club de France, qui a su tout prévoir, installant une véritable piste, dont la longueur totale atteignait 1 600 kilomètres ! Un membre de cette commission, M. Houry, s'est révélé grand organisateur. A lui revient le mérite de l'établissement des contrôles fixes et volants et des hommes-signaux sur les territoires étrangers. A M. Houry avait été également confié le soin d'organiser un train spécial qui, suivant la course, empruntait à sept compagnies de chemins de fer. Ce n'est pas la faute de ce « chauffeur » si le train en question s'est surtout spécialisé par la fâcheuse habitude qu'il avait d'arriver en retard aux divers contrôles.

Maintenant il faut reconnaître que les Belges et les Hollandais ont singulièrement facilité la tâche de la commission d'organisation, les autorités en tête. Non seulement les réceptions faites à nos « chauffeurs » à Liége, Nymègue et Amsterdam ont été plus que cordiales, mais l'on a vu la troupe prêter son concours à la course pour favoriser les vitesses fournies par les « voitures françaises ».

La reine régente de Hollande a tenu à répondre au nom de la jeune souveraine, sa fille, aux souhaits des Français par un télégramme vraiment flatteur. Aussi a-t-on décidé — sur l'initiative du comte de Dion — à élever à Amsterdam, au nom de l'Automobile-Club de France, un arc de triomphe le jour du couronnement de la reine Wilhelmine.

Le pittoresque n'a pas fait défaut à cette épreuve. Je revois encore le passage du Wahal, à Nymègue, à l'aller. Sur un bac à vapeur, richement pavoisé aux couleurs hollandaises et françaises — qui, entre parenthèses sont les mêmes — les voitures et motocycles vinrent correctement s'aligner. Puis, majestueusement le bac se détacha de la rive gauche pour gagner la rive droite, emportant chaque fois quinze véhicules à moteurs. Il fit ainsi trois voyages, tandis que les steamers continuaient à sillonner le fleuve et qu'une grande affluence de curieux suivaient de la berge les péripéties de cette traversée originale.

A tous les contrôles beaucoup de monde, et du monde chic. Grands propriétaires, industriels, curés, officiers, etc., tous discutaient avec intelligence de l'excellence des automobiles. Il y a, parmi ces curieux, une clientèle inépuisable pour nos constructeurs s'ils ne se laissent pas prendre de vitesse par les Américains, les Anglais et, surtout, par les Allemands !

Il serait injuste, dans ce rapide exposé d'une épreuve, d'oublier l'accueil touchant que fit, à nos « chauffeurs », la population de Longwy, ville française de la frontière. Musique, champagne, toasts, rien n'y manqua.

Et voilà, *grosso modo*, les impressions, réflexions et souvenirs que m'a laissés cette épreuve suivie à travers la vitre d'un train spécial qui n'arrive malheureusement pas toujours premier au but.

G. DE LAFRETÉ.

(Phot. Otto fils.)

SUR LE BAC DE NYMÈGUE.

(Phot. Otto fils.)

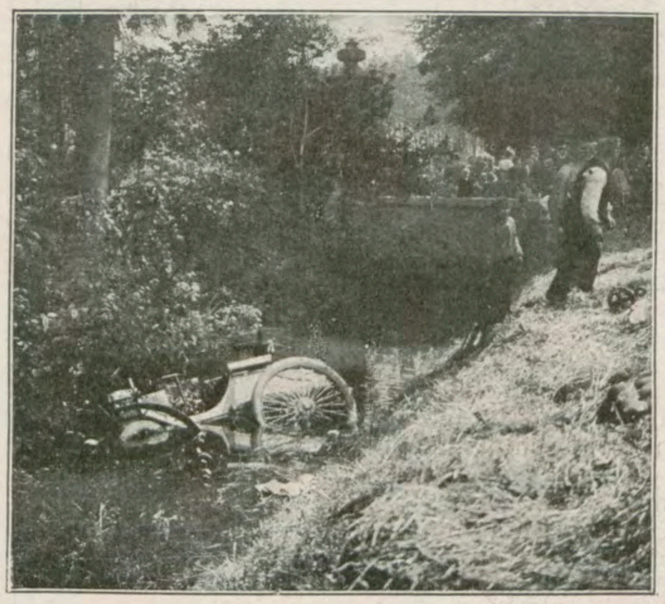
LES CONCURRENTS SUR LE BAC.

(Phot. Otto fils.)

SORTIE DU BAC.

(Phot. Otto fils.)

CHARRON EN MÉCANICIEN.



L'ACCIDENT DE M. KŒCHLIN.

(Phot. Otto fils.)

LE TRAIN SPÉCIAL.

CHASSE & PÊCHE

La Pêche à la Mouche

Si l'on en croit Nestor Roqueplan, qui fut le dernier des Parisiens, « le sport fluvial, contrairement au sport des chasseurs, est modeste et apathique ; ceux qui le pratiquent s'arment seulement de patience et d'un long roseau ? Eh bien ! non, ce n'est pas tout à fait cela, surtout pour le pêcheur de truites, qui doit courir tout le long des berges, sauter les fossés, enjamber haies et barrières, mais qui n'a point à regretter sa peine s'il peut rentrer au logis avec quelques beaux poissons dont elle n'a pu goûter qu'avec parcimonie en avril, pendant les deux ou trois journées chaudes que nous avons eues, ainsi le vendredi saint. Or, quand vient le vrai soleil de mai, sans flanelle ni bonnet de coton, la truite qui a faim saute après tout ce qui passe à portée de sa vue sous forme de proie en mouvement, et c'est ce qui explique pourquoi, à défaut d'une proie vivante, on peut encore réussir avec un quelconque insecte artificiel.

Sans doute l'insecte naturel est l'amorce par excellence ; car, quelque soit l'art d'imitation où l'on est parvenu, le leurre ne saurait donner l'illusion de la vie, puisqu'il lui manque le mouvement naturel des pattes et des ailes. Cependant, des *lignards* très experts tiennent pour la mouche artificielle, de préférence à l'autre ; ainsi tous les Anglais, tous les Américains. La raison de cette préférence est qu'on ne peut pas toujours faire une cueillette suffisante de mouches naturelles, d'une conservation difficile du reste, si bien qu'on ne les a jamais sous la main au moment voulu. En outre, les amorces naturelles ont l'inconvénient de se détacher ou de se détériorer à chaque lancé de ligne exigeant quelque vigueur. N'empêche que, lorsque la mouche de mai est éclose, les riverains savent la cueillir et l'utiliser avec succès, sans être outillés comme des sportmen.

UNE CAPTURE DIFFICILE.

dans son panier. Salut donc à la reine des eaux douces et limpides! C'est des bords de la Blaise, au pays des druides, que je lui adresse ce salut d'un vieux chevalier de la gaule (sans majuscule) ; car combien saumonée à souhait on la « cueille » dans cette petite rivière des environs de Dreux, qui se jette dans l'Eure juste en face la forêt où se prélassent le fauve et le noir. Si vous préférez la montagne et la truite de torrent, suivez-moi en Savoie, sur les bords du Fier, d'où j'ai rapporté ce paysage et cette leçon de choses. Ici c'est la *cascadeuse*.

Armez-vous d'une canne à pêche ou d'une gaule flexible et d'une ligne en cordonnet de soie montée sur moulinet, en ayant soin d'avoir une trousse de hameçons de rechange (nos 8 et 9) ainsi que plusieurs bas de ligne en racine anglaise de premier choix. Le moulinet sert à donner du large au poisson qui fait résistance et à l'amener ensuite près du bord pour le cueillir avec la raquette dite épuisette, si l'on ne peut ou si l'on n'ose l'enlever d'autorité. (Pourquoi *épuisette* ? je n'ai jamais compris.) Si vous êtes riverain, à demeure dans le pays, et déjà exercé dans l'art halieutique, un long bambou ou une longue branche de noisetier bien droite et bien ployante vous rendra le même service qu'une canne achetée chez le meilleur fabricant ; mais, pour le pêcheur occasionnel, une bonne canne est indispensable.

Mai (quand il ne gèle pas, comme cette année) est le meilleur mois pour la pêche à la mouche des salmonides ; car c'est le temps des phrygames et des éphémères, dont la truite est si friande et

Qu'est-ce donc que la mouche de mai ? Si le lecteur veut bien nous accompagner jusqu'au bord d'un ruisseau tout rempli d'herbes et de broussailles, nous lui ferons donner un coup de râteau en lui recommandant de râcler jusqu'au fond. Il relèvera quoi ? Pas grand'chose, si ce n'est un amas de branchettes pourries.

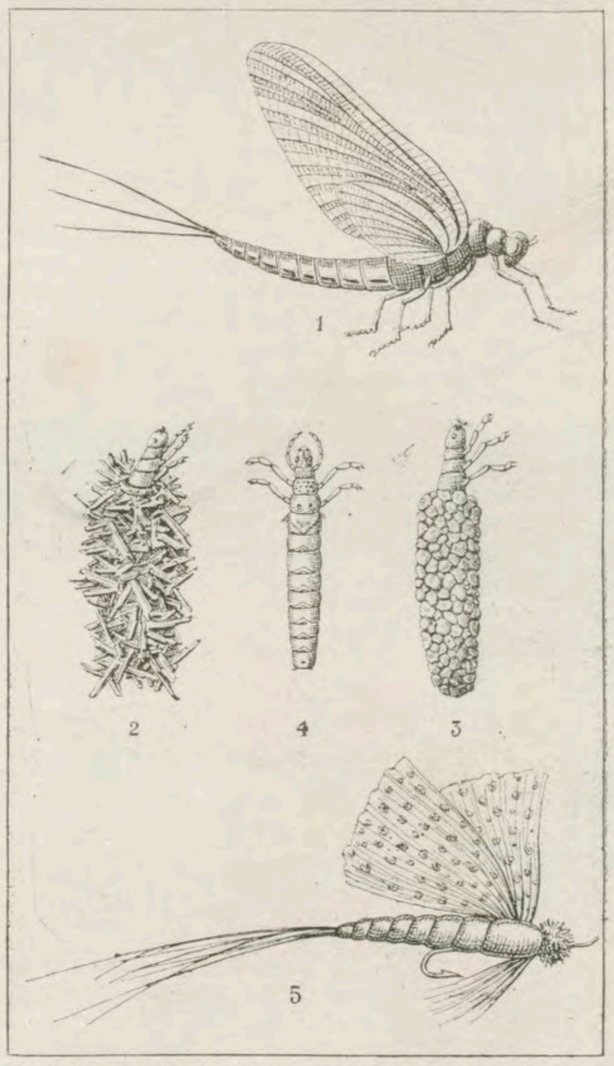
Eh bien ! examinons une de ces branchettes. De son pourtour émergent des ramuscules noirâtres qui se terminent brusquement par une brindille plus menue, en forme de queue. Détachons un de ces ramuscules, et pressons-le légèrement ; aussitôt, à son extrémité, se montre une tête brunâtre entre deux petites pattes. Cette tête, vous l'avez bien vue, n'est-ce pas ? saisissez-la entre vos doigts, exercez une traction légère, et vous amenez un ver d'un blanc jaunâtre, long d'un centimètre et demi environ, assez semblable d'aspect à ces ermites dodus qui, d'une noisette, font leur logis. C'est le ver d'eau, nommé portebois, portebûche ou portefaix, selon les localités ; c'est la larve de la phrygane, qu'un rayon de soleil a fait éclore au sommet d'un roseau, la larve y ayant grimpé pour répondre aux fins de la métamorphose.

« Pauvre éphémère, dans deux jours tu seras morte !... Pourtant ne te plains pas, jolie mouche de mai ! Dans le vertige de tes rondes aériennes, toi qui vis moins de temps que n'en met une rose à se flétrir, tu as aimé. Mère féconde, écoute la chanson du ruisseau qui t'appelle. Va lui confier ces œufs qui alourdissent ton corps déjà fatigué. *Sur l'eau* qui t'a donné asile quand tu étais laide et rampante, sème à ton tour les germes dont tu es sortie ? »

Ainsi chante un maître pêcheur de truites doublé d'un poète ; encore convient-il de faire observer ici que, en disant *sur l'eau*, le chantre des éphémères a généralisé les espèces, inclus l'affreux gnome qui deviendra tout à l'heure la mouche de mai. L'Anglais Ronalds a publié, en 1836, un ouvrage intéressant où il a représenté, en regard d'une série de mouches artificielles, les insectes naturels correspondants, avec leur nom latin. Sans parler des insectes appartenant à d'autres familles, quinze espèces d'éphémérines y sont indiquées comme types d'une vingtaine de mouches artificielles. Les naturalistes nous diront que c'est tout à fait insuffisant, mais les poissons s'en contentent.

A moins que quelque fâcheux ne vous en empêche sous prétexte de pêche réservée, placez-vous auprès d'un moulin ou d'un déversoir, car la truite aime à jouer dans l'écume de l'eau et dans le flot rapide. Votre canne étant montée, toute prête au lancé, courbez-la sur votre gauche en arc de cercle ; puis, lâchant la main gauche, donnez comme un coup de fouet qui lancera votre mouche assez loin et très juste, lorsque vous serez familiarisé avec cet exercice. Si le vent vous est contraire, tournez-lui le dos, mais gare aux arbres.

L'appât, une fois sur l'eau, à l'endroit désiré, faites-le sautiller à la surface de manière à imiter les efforts d'un insecte qui essaye de regagner la rive. Si une truite est par là, en partie de plaisir ou en embuscade, elle bondira sur cette proie ; alors, d'un coup de poignet immédiat, ferrez, et si le poisson joue de la queue et des reins, promenez-le



1, ÉPHÉMÈRES ; 2 ET 3, LARVES DE PHRYGANE ; 4, LARVE NUE ; 5, MOUCHE ARTIFICIELLE.

à droite et à gauche, puis noyez-le en lui faisant sortir la tête hors de l'eau (noyer un poisson peut paraître étrange, mais l'antithèse a force de loi en matière halieutique).

Ensuite, si la berge est escarpée, cueillez avec la raquette et aussitôt ce premier laurier de la journée dans votre panier, remettez une mouche à l'hameçon si vous ne pêchez pas avec un leurre ; dans ce cas, faites sécher un instant votre mouche artificielle. Mais ne vous attardez pas à la même place : circulez, car la truite vous donne l'exemple ; pêchez dans les remous comme dans les chutes et aux confluents, et ayez l'œil au guet. S'il y a du saumon dans la rivière, il sera également de bonne prise.

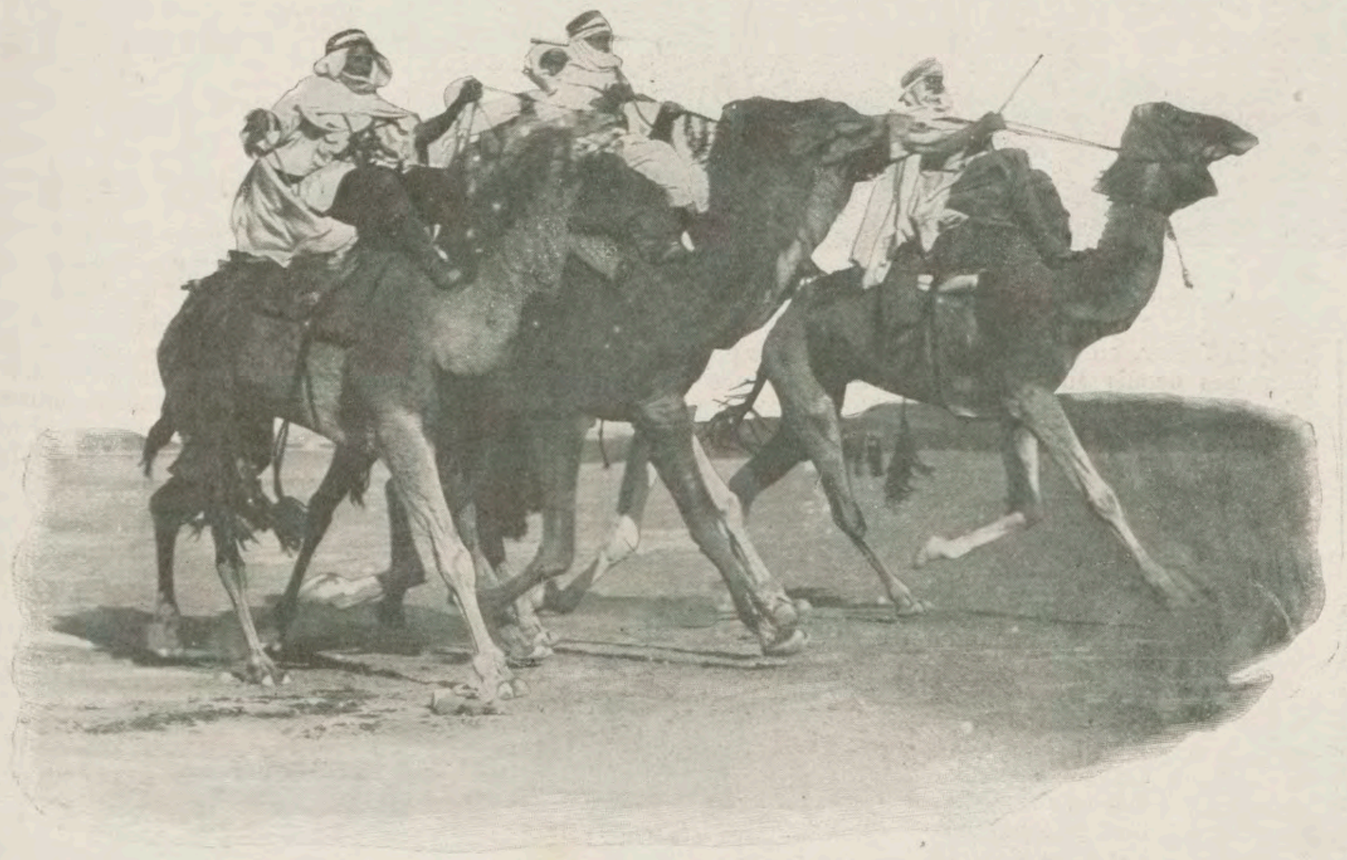
ÉMILE MAISON.

UNE COURSE DE CHAMEAUX

Le chameau est souvent qualifié de *navire du desert*. En raison de ses aptitudes diverses, c'est certainement l'animal le plus utile du désert ; sa pittoresque architecture en fait un coureur aux allures rapides, capable d'accomplir de grands trajets sans ombre de fatigue, en même temps qu'un animal de bât pour lequel les lourdes charges ne sont qu'un jeu.

Faisons cependant remarquer de suite que le chameau-porteur — celui qu'emploient les caravanes — n'appartient pas à la même espèce que le chameau-coureur ou *mehari*.

Chaque année, dans le Sud algérien, on organise des courses de *mehara*; il ne faudrait pas croire que c'est sur un hippodrome, comme ont lieu les courses de chevaux, ou sur une piste circulaire. Point, le parcours se



UNE COURSE DE CHAMEAUX.

fait à travers le désert, sur des distances qui varient de 250 à 400 kilomètres en terrains variés, semés d'obstacles naturels. Une de ces dernières courses vient d'avoir lieu au sud de nos possessions algériennes : le trajet était d'Ouargla à Biskra, c'est-à-dire environ 400 kilomètres. Et, fait curieux, la vitesse et le fond de ces merveilleux coureurs du désert sont si bien calculés, qu'à l'heure où on les attendait, ils se présentaient après une chevauchée de quarante-six heures, en peloton comme sur un champ de courses et donnant dans la ligne droite, précédant le poteau d'arrivée, leur grand effort, l'enlevage suprême. Les... jockeys étaient des Arabes Chambâa, venus de l'Oued-Souf.

Les conducteurs de *mehara* prétendent que pour augmenter le fond de leurs bêtes de courses, ils leur enlèvent la rate ; mais, sans aucun doute, les Chambâa ont voulu se moquer agréablement des *Roumis*; car le dératage est un de ces vieux préjugés que nous a transmis l'antiquité, comme le ver de la langue des chiens, dont l'extirpation préserve de la rage. Bien au contraire, les animaux auxquels — en manière d'expérience — on a enlevé la rate pour étudier le fonctionnement et le rôle de cet organe, n'ont jamais été reconnus aptes à courir plus vite que les autres ; ils deviennent pléthoriques et, par conséquent, sont beaucoup plus sujets à l'apoplexie ; ils ne manqueraient pas de succomber si on leur faisait faire une course forcée.

La victoire des mehara avait peut-être un autre facteur, que je signalerais à la Société protectrice des animaux, si elle avait la moindre action dans nos colonies ; c'est l'insigne cruauté des moyens mis en jeu pour soutenir pendant quarante-six heures l'allure d'animaux forcément épuisés. Les cavaliers, juchés sur de hautes selles solidement fixées au dos du mehari, ont les pieds appuyés sur le cou de l'animal; ils ne peuvent donc se servir d'éperons, mais ils remplacent ce moyen d'excitation par une longue tige de fer terminée d'un bout par un croc pointu, et de l'autre par un manche en bois, véritable tisonnier de machine à vapeur.

Je suis moins que tout autre indifférent au perfectionnement du chameau — ayant été des premiers dans la presse à signaler et à recommander son emploi pour les grandes exploitations agricoles — et même du mehari, qui rend et a rendu de très grands services au point de vue militaire, mais je préférerais un peu moins de cruauté.

Nos chevaux, aussi bien les arabes que les autres, ne peuvent rendre de réels services qu'à l'âge de cinq ans, tandis que le mehari, à deux ans, est un animal susceptible d'être dressé, et à trois ans, il est dans toute sa force et d'une docilité inimaginable. Il peut faire, et très facilement, plus de 500 kilomètres sans boire ni manger; on en a vu même de nombreux rester trois jours et trois nuits sans recevoir le moindre aliment, la moindre goutte d'eau et parcourir ainsi plus de 500 kilomètres ; il en est, il est vrai, des mahara comme des chevaux, il y en a de bons et de mauvais, le tout est de savoir les choisir.

La vitesse est supérieure à celle de nos meilleurs chevaux, on peut même la dire prodigieuse, car, du lever au coucher du soleil, un bon mehari parcourt 240 kilomètres.

Remarque curieuse : les Touaregs ont imprimé à leurs chameaux leur cachet physique et leurs qualités morales à un tel point que l'on dirait que l'homme et l'animal ont été coulés dans le même moule. Les uns et les autres sont de taille élevée, aux formes anguleuses, aux corps maigres; ils ont de plus une agilité, une sobriété et une adresse sans égale. Leur organisation est comme celle de leur maître, appropriée à la contrée qu'ils habitent l'un et l'autre. Jetés dans les dunes immenses de sable, entre un ciel brûlant et un sol aride, obligés de parcourir d'immenses distances pour se procurer une maigre nourriture, exposés aux rafales ardentes du simoün, ils sont doués d'une très grande force de résistance contre les nombreuses causes de destruction qui les entourent et les menacent sans cesse.

PAUL MÉGNIN.

LA VIE AU GRAND AIR est en vente dans toutes les gares, chez tous les libraires, dans tous les kiosques et dans les principales villes de l'étranger.

NOS ILLUSTRATIONS

LE VÉLO-BRANCARD.

Les « Secouristes français » viennent d'organiser un nouveau système de secours aux blessés. Ils ont adopté le bicycle construit par M. E. Couturier et que nous reproduisons d'autre part. Ce bicycle, grâce à une combinaison mécanique des plus ingénieuses et des plus simples, se transforme immédiatement, de telle sorte que l'on peut placer une sorte de hamac entre les deux roues.

(Phot. Beau.)

M. THOUVENOT,
VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE L'UNIVERSITÉ (21 JUILLET).

Le blessé, qui y est déposé, est alors transporté sans secousse aucune. On se rend compte des services que peut rendre un pareil instrument aussi bien dans les campagnes que dans les meetings de sport. Les organisateurs de courses devront désormais demander aux Secouristes français de leur déléguer une de leurs ambulances... cyclistes.

UN CHEF D'ÉQUIPE MANCHOT.

Une de nos illustrations représente une des plus fameuses triplettes de Reims, celle montée par MM. César, Abel et Sprunk. Comme on peut le remarquer,

(Phot. Beau.)

TAYLOR,
LE NOUVEAU RECORDMAN DE L'HEURE (54 KIL. 45 M. DANS L'HEURE.) (Voir page 110.)

la direction est confiée à M. César, dont le bras gauche est postiche et terminé par un crochet qui lui permet de tenir le guidon. Malgré cette particularité, cette équipe, qui n'a jamais été battue à Reims, détient depuis le 12 juin dernier le record local du kilomètre en 1 m. 13 s., ce qui semble indiquer que la direction quoique confiée à un manchot n'en est pas moins sûre. Si l'on veut considérer, à présent, toute la difficulté qu'éprouve à conduire une machine multiple même celui qui possède ses deux bras, on sera quelque peu surpris de la prouesse accomplie par cette triplette sur une piste dont les virage relevés ne sont pas sans opposer une certaine résistance à l'homme de tête.

ON APPREND A TOUT AGE.

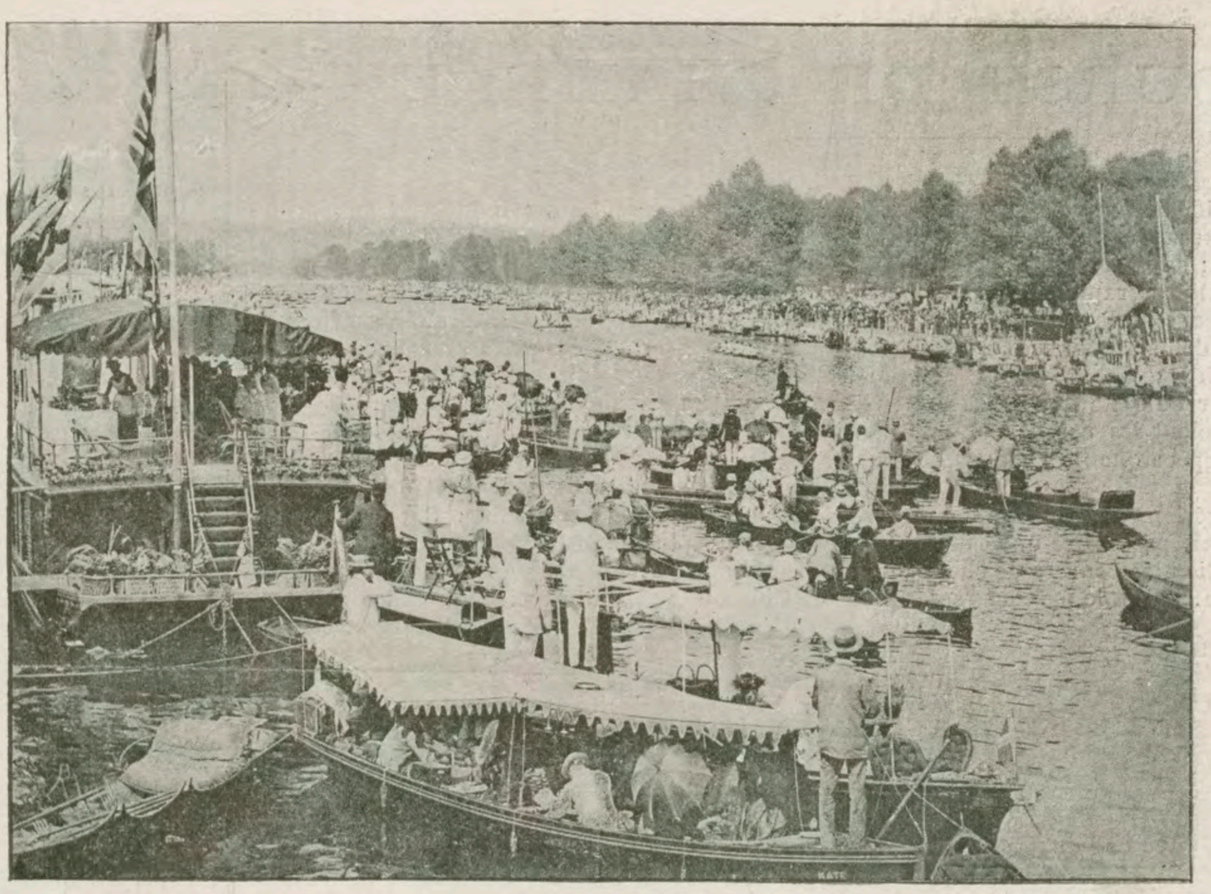
Bien que venant du Midi, la nouvelle n'en est pas moins très véridique. Nous apprenions, en effet, tout dernièrement que deux vieilles grand'mères âgées de près de quatre-vingts ans, séduites et charmées par la reine Bicyclette, avaient résolu de goûter à leur tour du plaisir nouveau. Mises en possession d'une machine plus ou moins de leur taille, les deux mamans s'en allèrent dans une allée de leur jardin, ainsi que le représente notre photographie, et, remplissant alternativement les fonctions de professeur et d'élève, les deux nonagénaires apprirent en peu de temps à diriger leur monture et à évoluer savamment. Inutile de décrire la stupéfaction et l'étonnement de leurs petits-enfants qui, pour un peu, auraient proposé un match à leurs grand'mères! Qui osera nier maintenant qu'on est sportif à tout âge ?

ON APPREND A TOUT AGE.

54 KIL. 45 MÈTRES DANS L'HEURE!

Tous ceux qui se figuraient que le petit coureur français Taylor, en raison de ses performances plutôt médiocres depuis son arrivée en Amérique, n'était qu'un homme de second ordre sont maintenant revenus de leur erreur. Dans la soirée du 5 juillet, en effet, sur la piste de Willow Grove à Philadelphie, par un temps très favorable, Taylor a accompli une performance remarquable, en battant le record de l'heure, et couvrant la distance surprenante de 33 milles 963 yards, soit 54 kil. 45 mèt., ce qui bat de loin le record précédent établi par Stocks à Londres en septembre dernier (52 kil. 390 m.). C'est la première fois depuis 1893 que le fameux record de l'heure est battu en Amérique et la première fois depuis 1895 que l'honneur de le détenir revient à un Français.

Mais, chose bizarre, la performance de Taylor a été accomplie au cours, ou plutôt à la suite d'un match de 30 milles dans lequel le petit Français a succombé derrière Tom Linton. Voici dans quelles circonstances : trois tours avant la fin du match la quintuplette de Taylor crevait son pneu, ce qui permettait à Linton de lâcher son adversaire. Le coureur Gallois gagnait ainsi par 100 mètres courant les 30 milles en 53 m. 20 s. C'est ainsi que les officiels voyant les records menacés crièrent aux deux concurrents de continuer. Linton ne comprit pas et s'arrêta. Seul Taylor continua jusqu'à l'heure et accomplit cette performance dont nous avons parlé plus haut et qui le classe désormais au rang des premiers spécialistes du monde.



UN JOUR DE RÉGATES A HENLEY. (Voir p. 110.)

BOUHOURS

Le championnat de France de 100 kilomètres avec entraîneurs, qui s'est disputé le dimanche 17 juillet au Vélodrome du Parc des Princes, est revenu pour la seconde fois au stayer normand Bouhours. Le titre de champion de France ne peut être mieux porté que par ce lutteur, qui est toujours sur la brèche et qui, depuis un an, a remporté victoires sur victoires sur toutes les pistes d'Europe. Ce qu'il y a en effet chez Bouhours, c'est un cœur admirable, un courage qui l'aide à surmonter toutes les défaillances. Dans le championnat de France, comme d'ailleurs dans toutes les courses auxquelles il prend part, il a donné l'impression d'un homme sans cesse à l'ouvrage, et cependant il a dominé de bout en bout ses concurrents, résistant à tous les assauts et répondant à tous les démarrages avec une énergie inlassable.

Bouhours s'est adjugé la grande épreuve en couvrant les 100 kilomètres en 2 h. 12 m. 7 s. 1/5, et battant Baugé de 2 tours 1/2, Digeon de 7 tours et Bor de 11 tours. Champion s'était arrêté avant le vingtième kilomètre. Cet abandon a été d'autant plus regrettable qu'à la façon dont la course a été menée dès le début on peut estimer que Champion eût été pour Bouhours un adversaire dangereux.

LES RÉGATES D'HENLEY.

Les grandes régates annuelles d'Henley, qui peuvent être considérées comme constituant les championnats internationaux d'Angleterre, viennent de se terminer. Comme les années précédentes, cette grande réunion nautique a obtenu un énorme succès, et l'on peut évaluer à 10000 le nombre des spectateurs présents à chacune des trois journées : il est difficile de se rendre compte de l'animation que présente Henley — si calme d'habitude — à chaque réunion de régates. Depuis le pont d'Henley, en effet, et sur une longueur de près de deux milles se trouvent réunis une quantité de superbes *house-boats*, véritables palais flottants, habités pendant quelques jours par de hautes familles anglaises qui y déploient un luxe inouï. L'intérêt que porte tout anglais aux exercices nautiques, en général, et en particulier au « Rowing » s'explique par ce fait que ce sport étant très en honneur dans les grands collèges, les jeunes gens apprennent de bonne heure à en connaître le charme.

Cette année les régates d'Henley ont été particulièrement disputées par l'élite des rameurs des différents collèges et clubs anglais. Entre autres épreuves : le Grand Challenge Cup (huit rameurs) est revenu au Leander Rowing-Club, le Ladies Challenge Plate à Eton College, le Visitors Challenge Cup, au New-College (Oxford), les Silver-Goblets au Thames Rowing-Club., etc.

LE PREMIER PRIX DE LA FÊTE DE NUIT A DOUAI.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Dépôt à Paris, Rue Gounod 7 bis
Le Père des Démontables.

Les Gouttes Livoniennes GUÉRISSENT LES RHUMES, TOUX, BRONCHITES, etc.

Le Gérant : VICTOR VOINOT.